TOURING
MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Lipiec 1938 Nr. 7 Rok (XIV)

Nie możemy zrozumieć!

W organie Wojska — **Polsce Zbrojnej** z dn. 5.VII b.r. ukazał się artykuł „Czy to jest motoryzacja?“ Artykuł ten jest nazwaniem po imieniu metod, jakiemi „motoryzuje się“ nasz kraj! Chaotyczny import na szkodę bilansu handlowego, niebezpieczne, ze względów mobilizacyjnych, rozproszkowanie na setki typów i marek, lekceważenie jedynej wytwórni krajowej, uszczęśliwienie od dwóch lat jednego z importerów monopolem na wwóz bezcłowy kilku marek — oto są drogi jakiemi motoryzuje się Polskę...

Przyjrzyjmy się bliżej, do czego prowadzą wyszczególnione grzechy czy błędy naszej polityki motoryzacyjnej. **Chaotyczny import** — to krzywda polskiego automobilisty. Bo przy wielkiej ilości przedstawicielstw, sprzedających mało wozów na naszym skromnym rynku — wykluczonym jest zorganizowanie dla nabywców rzeczywistej obsługi i składu zapasowych części. Obsługę z konieczności powierza się obcym, niewyspecjalizowanym warsztatom, a części sprowadza się „samolotem“, co przy formalnościach celnych i niezbędnej korespondencji oraz rozrachunkach z fabryką — zajmuje średnio trzy tygodnie czasu. W rezultacie automobilista wymyśla na nieudolny remont, czeka miesiącami na części i zraża się do samochodu. Chaotyczny import to także wielkie niebezpieczeństwo dla planów mobilizacyjnych, ponieważ uniemożliwia zaopatrzenie i renowację wielkiej ilości różnych typów. A tymczasem samochody podczas wojny zużywają się w wielokrotnie przyśpieszonym tempie.

Drugim grzechem jest **zahamowanie rozwoju** tak ważnej placówki, jaką jest jedyna polska **wytwórnia samochodów Państwowych Zakładów Inżynierii.** Pomimo wyprzedawanej zgóry od szeregu lat całej produkcji — fabryka ta nie powiększa się, nie robi żadnych inwestycji i od trzech lat produkcja jej utrzymuje się przy cyfrze paru tysięcy wozów, pomimo, że ogólnie znanym jest i stwierdzonym fakt, że wozów krajowych możnaby sprzedać kilka razy więcej, gdyby reflektanci mogli nabyć wóz odrazu, a nie czekać na niego po kilka miesięcy. Dlaczego Skarb zrzeka się milionów złotych z dochodów od ceł na korzyść montownianego importu — kiedy sumy te możnaby zainwestować na rozwój jedynej i tak niezbędnej krajowej wytwórni samochodów? Fakty te są zdumiewające, niepojęte dla każdego logicznie i bezstronnie rozumującego obywatela, zwłaszcza z tych, co się orientują w gospodarce narodowej.

Zwolennicy natychmiastowego zaopatrzenia Polski w samochody — a więc drogą importu — czytaj — odpływu walut, zahamowania rozwoju przemysłów pomocniczych, odłożenia ad calendas graecas wyszkolenia fachowców, zatrudnienia i t. d. — ci zwolennicy importu powiedzą, że nie wolno stwarzać monopolu fabryki rządowej. Monopol ten nie jest już dzisiaj niezbędnym warunkiem prosperowania tej jedynej polskiej wytwórni. Stan naszego rynku samochodowego w latach 1937 i 1938 wykazał niezbicie, że w Polsce jest już miejsce na 20—25 tysięcy samochodów rocznie. Dzisiejszy przedstawiciel każdej marki narzeka nie na brak nabywców, a na brak towaru. A więc w Polsce jest już dzisiaj i miejsce na kilka wytwórni, które nie byłyby rujnującą dla siebie konkurencją. Chodzi tylko o to, **by istniejąca już jedyna** wytwórnia krajowa mogła produkować tyle wozów — ile wynosi na nich zapotrzebowanie — a zapotrzebowanie to, na zasadzie danych sprzedaży, wynosi przynajmniej **pięć tysięcy** wozów rocznie. Jest to cyfra już bliska rentowności lub samowystarczalności, czyli odciążenia Skarbu Państwa od premiowania rządowej wytwórni.

Jeżeli Skarb Państwa ponosi wielkie ofiary na stworzenie COP, jako ośrodka obronnego przemysłu, to inwestycje na powiększenie jedynej samochodowej wytwórni są taką samo koniecznością, bo motoryzacja armii, czy bezpośrednio, czy drogą materiału mobilizacyjnego jest również przemysłem obronnym.

Prasa przynosi codziennie wiadomości

o złożonych jakoby ofertach na budowę wytwórni samochodowych. I znowu dla zdrowo myślącego obywatela jest niepojęte, że takie oferty, które mają stworzyć nową, a tak niezbędną gałęź przemysłu — leżą od lat czy szeregu miesięcy bez załatwienia; a tymczasem importujemy, importujemy w całości, zespołach czy częściach — wszystko jedno — oddając zagranicy żywą krew — cenne waluty, których nam coraz więcej brakuje!

Pozostaje więc tylko przypuszczenie, że wszystkie te oferty są wzorowane na koncesji krajowej montowni: najprzód „okres przygotowania" do krajowej produkcji, a więc narazie bezcłowy import i badanie możliwości przejścia na krajową produkcję. Jak wykazało doświadczenie, studia takie odbywają się przez szereg lat (od 1936 r. do...?).

Jeśli tak jest, to zrozumiałem się staje, że oferty takie leżą bez rozpatrzenia lub prowadzi się pertraktacje ,ale czas ucieka, import się rozwija, a produkcja krajowa wegetuje i reflektanci na wypróbowane wozy krajowe z musu kupują wozy zagraniczne, godząc się również z musu na oddanie swych zarobionych pieniędzy zagranicy.

Możnaby pisać na ten temat setki zapytań i refleksji. Dziwimy się od kilku lat, a tymczasem nic się nie zmienia w polskim przemyśle samochodowym, handel importowy wciąż kwitnie, chociaż stale czytamy frazesy i wywiady o ujemnym saldzie i konieczności rozwoju krajowej wytwórczości. *S. S.*

Edward Wierzchoń

Turystyka zagraniczna

Zagadnieniu temu poświęca się ostatnio we wszystkich krajach wiele uwagi. Gdy bowiem w krajach, czerpiących do niedawna z turystyki zagranicznej b. poważne kwoty, stanowiące nierzadko o aktywności bilansu płatniczego danego kraju, czynione są wszelkie możliwe wysiłki w celu przyciągnięcia obcego turysty, to — odwrotnie — kraje, będące eksporterami turystów — jak Polska, — usiłują za wszelką cenę ograniczyć wyjazdy turystyczne swych obywateli, a wobec niemożności całkowitego zamknięcia granicy, starają się problem turystyki zagranicznej związać z zagadnieniami wymiany towarowej.

W Polsce od szeregu już lat obserwowano stale wzrastający pęd do wyjazdów zagranicę; złożyły się na to liczne przyczyny, których w tym miejscu wyliczać niepodobna.

Dzięki wzrastającym stale — mimo hamulców różnego rodzaju, przede wszystkim paszportowych— wyjazdom za granicę, odpływały z kraju olbrzymie sumy bez żadnej dla nas rekompensaty.

Sumy wydawane przez nas w ciągu długiego szeregu lat na turystykę zagraniczną ginęły bezpowrotnie — ze szkodą dla naszego gospodarstwa narodowego. By temu choć w pewnej mierze zaradzić, uczyniono z turystyki zagranicznej obiekt wymiany międzynarodowej. Drogą układów i porozumień — bądź dopuszczono turystykę zagraniczną wzamian za pewne dodatkowe korzyści natury gospodarczej, bądź też wzamian za turystykę do Polski.

Należy jednak zdać sobie sprawę, że mimo zawarcia tych układów, mimo restrykcyj paszportowych i ograniczeń dewizowych, problem wyjazdów turystycznych z Polski za granicę nie może być uznany za całkowicie uregulowany.

Z mocy istniejących porozumień turystycznych Polska może przeznaczyć na turystykę pewne, mniejsze lub większe — lecz zawsze ograniczone — kontyngenty; porozumienia te przewidują dla wyjeżdżających bądź czeki, bądź też akredytywy, względnie przekazy; ustalone są z reguły kursy przeliczeniowe waluty, niejednokrotnie nieco wyższe od kursu wolnej dewizy; przewidziane są wreszcie pewne minima i maxima dozwolonych do wywozu środków płatniczych. Gdy zaś dodamy do tego opłaty manipulacyjne i inne dodatkowe świadczenia, które turysta winien ponieść przy wyjeździe, wyjazd za granicę staje się dość uciążliwy i znaczna część wyjeżdżających dokłada wszelkich starań w celu uzyskania na wyjazd przydziału czystej dewizy. W jakim stopniu jest to szkodliwe dla naszych interesów gospodarczych w ogóle, a dewizowych w szczególności, wyjaśniać nie trzeba.

Kończąc te wstępne uwagi, przystępuję do omówienia poszczególnych naszych porozumień turystycznych i wynikających z nich możliwości wyjazdowych.

Sprawy turystyki i ruchu podróżnych do RUMUNII uregulowane zostały umową turystyczną polsko-rumuńską z dnia 24 kwietnia 1937 r. Na kwotę, przeznaczoną w ramach umowy na turystykę z Polski do Rumunii, zostały emitowane przez Polski Instytut Rozrachunkowy czeki turystyczne, których sprzedaż powierzona została bankom dewizowym — korespondentem wspomnianego Instytutu. Umowa przewiduje, że każda osoba, wyjeżdżająca do Rumunii, ma prawo nabyć w wymienionych bankach dewizowych czeki PIR-u, płatne z należności Instytutu w Rumunii, do równowartości od 100 do 200 zł. przy wyjazdach indywidualnych i do równowartości od 75 do 150 zł. przy wyjazdach na podstawie paszportów zbiorowych — na każdy tydzień zadeklarowanego pobytu w Rumunii, a nadto w dowolnych walutach po zł. 30 na osobę przy wyjazdach indywidualnych i po zł. 10 na osobę przy wyjazdach zbiorowych.



Bohaterska epopea techniki...

Bohaterska epopea techniki, pełna sławy historia przezwyciężania czasu, przestrzeni i materii przez duch ludzki—czeka jeszcze na swego piewcę... Historia złotodajnych pól Bulolo w Nowej Gwinei.

Od dziesiątków lat wiedziano o nich. Ale równie dobrze mogły one znajdować się na księżycu. Przyroda otoczyła je wysokimi górami, wśród których znajdowały się dzikie otchłanie, oraz nieprzeniknionymi dżunglami, zalewając jedne i drugie palącym żarem zwrotnikowego słońca. Nie było do nich żadnego dostępu.

A jednak: przed kilku laty na złotodajnych polach Bulolo zaczęło powstawać miasto poszukiwaczy złota—ze wszystkim, co potrzebne było w tym celu, jak: maszyny, materiały rozsadzające, osiedla, zwierzęta... Wszystko to przedostało się jedyną drogą, która była dostępna, a mianowicie drogą powietrzną.

Samoloty przewoziły całe miasto, rozczłonkowane na części. Najdrobniejszy wypadek mógł mieć katastrofalne następstwa.

Doświadczeni piloci prowadzili maszyny, i niezliczone zuchwałe loty udawały się bez najmniejszych przeszkód. Nic dziwnego, że niebezpieczeństwo — w miarę ludzkich możliwości—zostało zredukowane do zera: do wszystkich maszyn używano wyłącznie oleju MOBILOIL.

F-a VACUUM OIL COMPANY powstała u kolebki wieku techniki.

Bogate, przeszło 70-letnie doświadczenie dawało tej firmie możność przyczynienia się do udatnych wyników brawurowych wyczynów technicznych. Wypróbowany w najcięższych warunkach MOBILOIL jest uważany na całym świecie za uosobienie pojęcia wysokiej jakości i niezawodnych zalet — zarówno do samolotów, jak też do samochodów. Olej ten stosują miliony automobilistów, gdyż wiedzą, że zapewnia on spokojną i bezpieczną jazdę i najlepszą konserwację samochodu.

MOBILOIL przyczynił się do szybkiego postępu techniki samochodowej i przyczynia się do jej dalszego rozwoju.



GARGOYLE **Mobiloil**

VACUUM OIL COMPANY S.A.

Ruch turystyczny do Rumunii — jakkolwiek do niedawna stosunkowo nikły — niewątpliwie rozwinie się z tej racji, że ostatnio wyjazdy do innych krajów umownych doznają pewnego zahamowania.

Wyjazdy turystyczne do BUŁGARII unormowane są w ten sposób, że każdy obywatel polski, legitymujący się paszportem zagranicznym, ważnym na wyjazd do tego kraju, może zakupić akredytywę Banku P. K. O., płatną w Bułgarii z należności Polskiego Instytutu Rozrachunkowego w lewach do równowartości zł. 500 przy wyjazdach indywidualnych i zł. 300 przy wyjazdach na podstawie paszportów zbiorowych — na 4-tygodniowy pobyt w Bułgarii, a nadto krajowe lub dowolne zagraniczne środki płatnicze do równowartości zł. 30 wzgl. zł. 10 — podobnie jak przy wyjazdach do Rumunii.

W ruchu turystycznym do WĘGIER, każdy obywatel, udający się na 4-tygodniowy pobyt do tego kraju, może otrzymać akredytywę w pengö do równowartości zł. 750 przy wyjazdach indywidualnych i do równowartości zł. 500 przy wyjazdach zbiorowych, niezależnie zaś od tego krajowe lub dowolne zagraniczne środki płatnicze do wysokości 30 zł. lub 10 zł., podobnie jak przy wyjazdach do Rumunii i Bułgarii.

Zarówno wyjazdy turystyczne do Bułgarii, jak i do Węgier, nie były dotąd zbyt intensywne, przewidywać jednak należy, że wzrosną one z racji zahamowania wyjazdów turystycznych do innych krajów.

Sprawę turystyki do JUGOSŁAWII regulowała do niedawna wymiana not z kwietnia ub. roku. Umowa ta przewidywała wzajemność w dziedzinie wymiany turystycznej. Jugosłowianie mogli więc przyjeżdżać do Polski na tych samych warunkach, co obywatele polscy. Dotychczasowa praktyka wykazała jednak, że ruchu turystycznego z Jugosławii do Polski nie ma. Ponieważ zaś — jak wspomniano — umowa w założeniu swym przewidywała wzajemną kompensatę turystyczną, wytworzyła się sytuacja tego rodzaju, że z braku pokrycia w Jugosławii akredytyw naszych turystów—ruch turystyczny z Polski do Jugosławii musiał ulec — aż do odwołania — wstrzymaniu.

Prowadzone obecnie w tej sprawie rokowania w Belgradzie, niewątpliwie w krótkim czasie uregulują to zagadnienie.

Zagadnienie wyjazdów do CZECHOSŁOWACJI unormowane zostało umową handlową między Polską a Czechosłowacją, zawartą w dniu 10 lutego 1934 roku. W ramach tej umowy Polska zobowiązała się do wydawania corocznie 5 tys. paszportów zagranicznych tym z obywateli, którzy pragną przeprowadzić kurację w czechosłowackich uzdrowiskach.

W celu umożliwienia osobom wyjeżdżającym do Czechosłowacji przeprowadzenia kuracji, Komisja Dewizowa upoważniła banki dewizowe do sprzedaży i udzielania zezwoleń na wywóz tym osobom akredytyw do wysokości równowartości 800 zł. na jeden paszport zagraniczny w stosunku miesięcznym. Ponadto każda osoba, korzystająca z powyższego zezwolenia, może wywieźć w dowolnych walutach kwotę 30 złotych.

Sprawa wyjazdów do NIEMIEC unormowana została okólnikiem Komisji Dewizowej z dnia 17 listopada 1937 r. L. 35. Okólnik ten odróżnia wyjazdy w sprawach handlowych od innych. Za wyjazd w sprawach handlowych należy uważać każdy wyjazd, który odbywa się na podstawie paszportu zagranicznego, zaopatrzonego adnotacją „wyjazd w sprawach handlowych“, a w braku takiej adnotacji — gdy wyjeżdżający sam określił we wniosku cel swego wyjazdu jako handlowy.

Osoby, wyjeżdżające do Niemiec w sprawach handlowych, mogą wywozić czeki lub listy kredytowe PIR-u, płatne z należności tej instytucji w Niemczech, oraz niemieckie pieniądze srebrne w/g następujących norm: a) czeki PIR-u do kwoty zł. 100 na każdą osobę i na każdy dzień pobytu w Niemczech, nie więcej jednak jednorazowo niż sumy przypadające na 4-tygodniowy pobyt w tym kraju t. j. 2,800 zł. b) niemieckie pie-



Opatów. Wejście do Kolegiaty
fot. H. Poddębski

niądze srebrne do kwoty 30 RM na osobę przy każdorazowym wyjeździe do Niemiec.

Przy wyjazdach do Niemiec w sprawach innych niż handlowe, banki dewizowe i oddziały Banku Polskiego mogą przydzielić i zezwalać na wywóz akredytyw (przekazów), wystawianych przez Bank Polski do wysokości 750 RM w ciągu miesiąca kalendarzowego na każdą osobę, posiadającą paszport zagraniczny. Ponadto każda osoba, korzystająca z tego zezwolenia, może nabyć i wywieźć do Niemiec 30 RM srebrem.

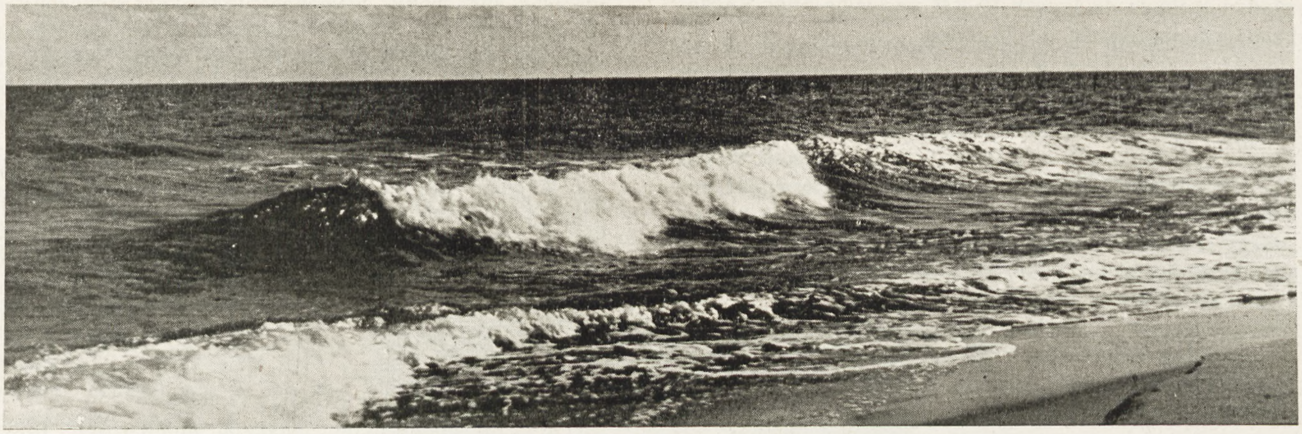
Turystykę do FRANCJI normuje umowa z dnia 29 kwietnia bież. roku. Zgodnie z brzmieniem tej umowy i w czasie jej trwania, turysta, udający się do Francji, obowiązany jest nabyć w jednym z banków dewizowych czeki turystyczne Polskiego Instytutu Rozrachunkowego w wysokości od 500 do 1,200 fr. na osobę, na każdy zadeklarowany we wniosku tydzień pobytu we Francji.

Sumy, przeznaczone na turystykę do Francji, są stosunkowo małe, przeto zakrojona ostatnio na szeroką skalę akcja turystyczna do Francji zostanie siłą rzeczy zahamowana.

Sprawy turystyki i całego ruchu podróżnych do WŁOCH reguluje umowa turystyczna z dnia 16-go czerwca 1937 roku. Wysokość kwot, przeznaczonych na turystykę do Włoch, zależna jest od rozmiarów eksportu polskich towarów do tego kraju. Kwoty te nie są przeto stałe, a — co najważniejsze — nie są do tego stopnia wielkie, by mogły pokryć zgłaszane w tym względzie zapotrzebowania.

Sprzedaż czeków turystycznych w Polsce została poruczona bankom dewizowym — korespondetom PIR-u. Ustalone w umowie minima i maxima kwot, jakie turysta winien posiadać przy wyjeździe do Włoch, nie wytrzymały próby życia. By zatem choć w pewnej mierze zadość uczynić licznym zgłoszeniom na przydział środków płatniczych do Włoch, należało pozostawić rozdział kontyngentów dekadowych wyłącznej dyspozycji Komisji Dewizowej.

Kończąc omawianie naszych możliwości turystycznych wypada podkreślić, że wszelkie próby wyjazdów turystycznych do krajów, z którymi Polska nie posiada umów turystycznych, są niemożliwe. Społeczeństwo polskie samo rozumie i ocenia wagę reglementacji dewizowej i wypływającej stąd konieczności zabezpieczenia się przed naruszeniem równowagi płatniczej przez turystykę, to też organizacje turystyczne zwróciły baczną uwagę na rozwój ruchu turystycznego wewnątrz kraju, który zapobiegnie nadmiernemu zgłaszaniu wyjazdów zagranicę.



Bałtyk pod Wielką Wsią fot. H. Poddębski

Mgr. St. Zagożdżon

Morze i ziemia pomorska

Polska jest krajem, który w swoim układzie geograficznym posiada przepiękne góry, łany pól uprawnych, puszcze i moczary, a jakby na okrasę — — skrawek morza.

Inaczej to dawniej bywało, póki kolejami losu nie oderwano od macierzy s p o r e g o szmatu starej polskiej ziemicy, pozostającej dziś poza jej granicami.

Ongiś — niektórzy tylko z naszych królów — dziś całe społeczeństwo zrozumiało, jaką dla nas wartość przedstawia posiadanie własnego portu, uniezależniającego nas od barier celnych, stawianych przez zazdrosnych sąsiadów — portu — umożliwiającego wolny zbyt towarów i płodów produkowanych w kraju, najtańszą drogą, przez własną marynarkę handlową.

Temu należy zawdzięczać ,że dosłownie w ciągu 16 lat z małej wsi rybackiej, wielkim wysiłkiem, stworzyliśmy nowoczesny port Gdynię, która jest naszą największą chlubą narodową.

Kaszubka fot. Photo-Plat



Twórcą Gdyni, jej ojcem rzeczywistym jest wicepremier min. Inż. Eugeniusz Kwiatkowski.

Co roku, na dzień św. Piotra i Pawła w dn. 29 czerwca obchodzimy w całym kraju, Święto Morza.

Tysiące obywateli ze wszystkich stron kraju przybywa wtedy nad morze, aby podziwiać je i jednocześnie zadokumentować zrozumienie hasła:

— Morze — to Potęga Polski.

Niebieskie w blaskach słońca, granatowe w czasie burzy, spokojne o zachodzie, to znów miotające się jak dziki zwierz i straszliwie piętrzące fale... morze, skarbnica nieprzebrana wrażeń, nigdy nie zawiedzie turysty i dostarczy mu coraz to innych przeżyć.

Obronność kraju w dużej mierze polega na sile marynarki wojennej. Tak się złożyło, że najbardziej no-

woczesnym portem wojennym na morzu Bałtyckim jest Gdynia, a zaopatrzenie i wyszkolenie naszej marynarki jest nawskroś nowoczesne. Posiada ona bowiem jednostki najszybsze na Bałtyku, świetne łodzie podwodne i stawiacze min — stwarzające flotę, zdolną bronić brzegów naszego morza.

Rozrost marynarki handlowej, dzięki przemyślanej polityce kompensacyjnej, wykazał znaczny wzrost w ciągu ostatnich 5 lat, a będące w budowie liniowce, pozwolą nam całkowicie obsłużyć własny ruch pasażerski.

Pragnąc dać możność pobieżnego zapoznania się z ważniejszymi lub ciekawszymi miejscowościami na terenie województwa Pomorskiego, omówimy oddzielnie wybrzeże, oraz sam teren województwa.

Uzdrowiska nadmorskie, jak: Jurata, Orłowo, Jastrzębia Góra — dziś już w niczym nie ustępują zagranicznym, a Hel, Puck, Rozewie, mają urok dla turysty, jako miejscowości zabytkowe.

Hel, prastary gród istniejący już w X w. posiada kościół - gotyk, z XIII w., pełen starych obrazów. Że stojącej na wschód od Helu starej latarni morskiej, roztacza się wspaniały widok na cały półwysep i wolne m. Gdańsk. Muzeum rybackie zawiera mnóstwo niezmiernie ciekawych eksponatów, oraz okazy flory i fauny bałtyckiej.

Ozdobą Pucka, który w XVI w. był ważnym portem przyjmującym okręty z pełnego morza, a gdzie król Władysław IV zamierzał urządzić bazę dla polskiej floty wojennej — jest kościół gotycki z ciężką wieżą, sięgający czasów książąt pomorskich, stojący na tarasie nad morzem. Nagromadzono w nim zabytki z różnych czasów i epok, świetnie przechowane.

W Rozewiu — latarnia Im. Stefana Żeromskiego. Przewyższa ona siłą swego światła wszystkie latarnie Bałtyku.

Całe wybrzeże wraz z sąsiednią Szwajcarią Kaszubską zamieszkuje twardy, silny lud Kaszubski, posługujący się ciekawym dialektem, i noszący oryginalne stroje ludowe.

Teren woj. pomorskiego sięga w głąb kraju aż po Lipno i Włocławek, przyłączone ostatnio z wojew. warszawskiego.

Na północ od Borów Tucholskich, aż do brzegów morza, ciągnie się ziemia zwana Szwajcarią Kaszubską. Wśród stukilkudziesięciu jezior — największe jez. Raduńskie 15 klm., najpiękniejsze Ostrzyckie.

Leżące tu miasto Kartuzy jest ośrodkiem ruchu turystycznego. Posiada cenny kościół z XIV w. (gotyk).

Najmłodsze miasto Pomorza — Wejherowo, (powstało w XVII w.) jest drugim punktem od Kartuz, z którego najdogodniej zwiedzać Szwajcarię Kaszubską. Osobliwością Wejherowa jest Kalwaria, składająca się z 32 kaplic. W czasie odpustów przybywa tu tłumnie ludność kaszubska w swych oryginalnych strojach.

Niżej w głąb kraju, pod Szwajcarią Kaszubską rozrosły się wspaniałe Bory Tucholskie.

Położone w terenie pagórkowatym (między Chojnicami i Tczewem), Bory Tucholskie przecięte są rzekami typowo górskimi — Brdą i Czarną wodą. Podobnie jak w Szwajcarii Kaszubskiej miga tu toń rozlicznych jezior. W Borach i na pograniczu rozrzucone są grody starożytne jak: Świecie, Kurcz, Starogard, Czersk



Oksywie. Malowniczy, stromy brzeg morski

fot. H. Poddebski

Pomorski, Chojnice; w niektórych z nich zachowały się mury obronne.

Rozsiane ruiny zamków krzyżackich przypominają, że niegdyś ta ziemia była pod uciskiem i panowaniem najeźdźców — rycerzy zakonu Krzyżackiego. Wszędzie tu, nawet po małych wioskach napotkać można kościoły w stylu gotyckim.

Bory Tucholskie — to olbrzymi rezerwat zdrowia o idealnych warunkach turystycznych i letniskowych. Lasy, wzgórza, jeziora, pamiątki odwiecznej przynależności tej ziemi do Polski — czyż trzeba więcej zalet?

Po obydwu stronach Wisły rozsiadły się ciche, spokojne miasta.

Prym tutaj wiedzie Toruń, miasto wojewódzkie, stary, bogaty gród handlowy. Za czasów Polski przedrozbiorowej skarbnica, pamiątek wielkiej przeszłości. Dobrze zachowane mury obronne z basztami i wieżami, wspaniały gotycki ratusz uważany za najstarszy w Polsce, gotyckie świątynie z XIII i XIV w., stare kamieniczki w Rynku — nadają miastu średniowieczny charakter. Nowoczesne dzielnice świadczą o jego żywotności.

Inne mniejsze miasta nadwiślańskie jak Tczew, Nowe Świecie, Gniew, Grudziądz, Chełmno, Nieszawa, sięgają początkami swymi czasów książąt pomorskich. Każde z nich może się poszczycić wspaniałą przeszłością i jest kopalnią zabytków. Wszędzie stare mury obronne, ruiny zamków, kościoły z doby średniowiecza, śpichrze świadczące o minionym znaczeniu handlowym, mnóstwo zieleni — dają niezatarte wrażenia.

Jedno z wielkich miast handlowych, ze względu na swoje położenie nad Kanałem Bydgoskim — Bydgoszcz, posiada wspaniały port w Brdyujściu, na którym odbywają się jedyne w Polsce regaty. Nowoczesne gmachy, liczne zieleńce i parki stwarzają zeń typ miasta ogrodu.

W powiecie Tczewskim w Pelplinie mieściła się siedziba najbogatszego Opactwa w Polsce, które skasował rząd pruski. Pozostały po Cystersach kościół jest jednym z największych gotyków, dorównywując kościołowi N. M. P. w Krakowie. Wewnątrz znajdują się bezcenne zabytki z różnych epok.

Jeżeli przeniesiemy się na drugą stronę Wisły w okolicę Brodnicy, znów spotkamy się z krainą lasów, wzgórz i jezior. Jest to pojezierze Brodnickie t. zw. Szwajcaria Brodnicka. Miasta — ongiś warowne: Golub, Chełmża, Wąbrzeźno, Nowe Miasto n. Drwęcą, Dobrzyń n. Drwęcą.

Obecnie, kiedy powiększono obszary województwa pomorskiego, ziemia ta może poszczycić się najbogatszymi obszarami żyznymi — Kujawami.

Kruszwica! — najstarsza stolica Polski związana z podaniami o Piaście i Mysiej Wierzy. Położona nad jeziorem Gopłem najwyższym na terenie Polski (283 metry). W tej okolicy znajdują się w niedalekiej od siebie odległości następujące uzdrowiska: Inowrocław, Ciechocinek, Wieniec i inne, obfite w solanki i borowinę. Najpopularniejszy z nich Ciechocinek posiada obecnie pływalnię termalną jaką nie może poszczycić się nie jeden z „kurortów" zagranicznych.

Tyle walorów ma ziemia pomorska, a wszystkich nie sposób omówić. Mieszkańcy tej ziemi, najlepsi jej synowie niejednokrotnie umieli pokazać, że dla spraw całości naszej macierzy potrafią występować godnie, a na wypadek wojny żołnierz walczący pod znakiem Pomorza — jest jednym z najwaleczniejszych.

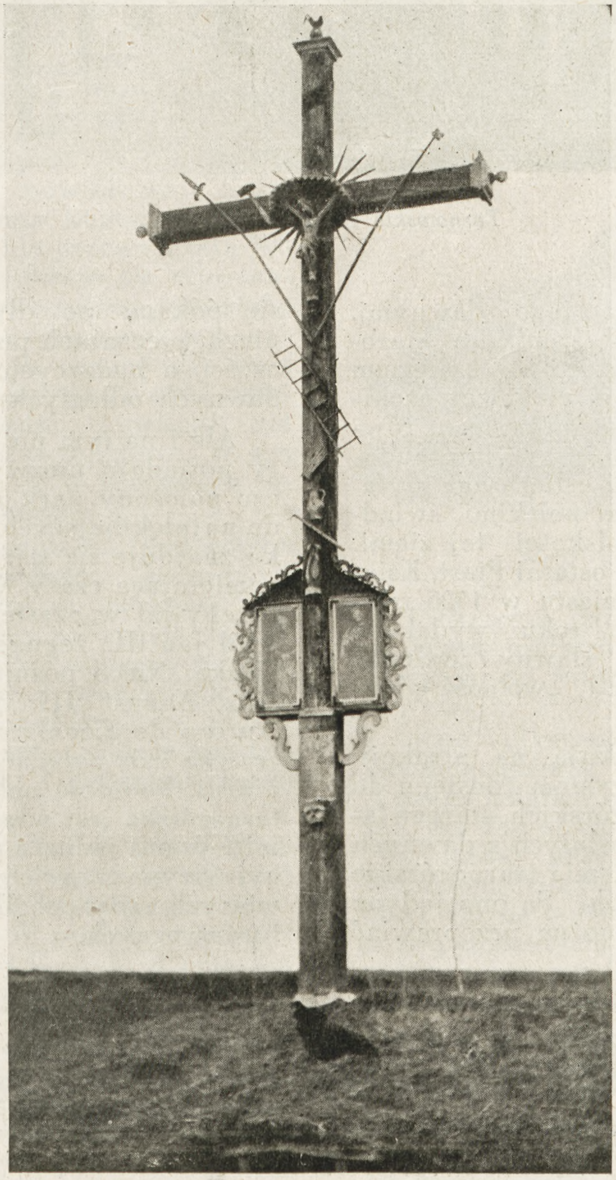
Wiadomem jest, że stan dróg na Pomorzu zachował się z naszego kataklizmu „drogowego" najlepiej. Niestraszne są przeto dla automobilisty wąskie lecz dobre szosy, których szara wstęga zaprasza do nie zaniedbywania tej części kraju przy układaniu planów wycieczek i wyjazdów w okresie urlopów letnich.



Przylądek Rozewski fot. H. Poddębski

Turysta na ziemi Tarnogórskiej

Województwo Śląskie jest krajem kontrastów. Z jednej strony widzimy na Śląsku duże przestrzenie pól, łąk i lasów, a tuż obok wyrastają w górę potężne masywy zakładów przemysłowych z setkami wiecznie dymiących kominów. O ile części południowe Śląska ze wznoszącym się przepięknym pasmem Beskidów, cieszą się dużym nasileniem ruchu turystycznego, o tyle Śląsk Północny jest prawie że całkiem nieznany szerszemu ogółowi turystów. Tą mniej znaną ziemią jest powiat tarnogórski z prastarem miastem Tarnowskie Góry. Niesposób pominąć w czasie pobytu na Śląsku tej okolicy. Ziemia tarnogórska łatwo jest dostępna dzięki licznej sieci doskonałych szos asfaltowych, przecinających ten powiat. W przejeździe mijamy sfalowany i pagórkowaty teren z wijącymi się błękitnymi wstęgami rzeki Brynicy i innych, o brzegach przybranych drzewami olchowymi, czy brzozowym oglądającymi swe odbicia w tafli rzeki lub stawu. Miło tu i zacisznie. Gdyby nie kominy i smugi dymów snujących się jeszcze na dalekim horyzoncie, nic by nie wskazywało, że jesteśmy wśród jednego z najdawniejszych ośrodków górniczych Europy. Wśród pól i olbrzymich lasów, największych na Śląsku, znajdują się schludne wioski, niekiedy z pięknym drewnianym kościołkiem, jak naprzykład w Miasteczku, pochodzącym z 17 wieku. Od czasu do czasu błyszczą wśród przepięknie położonych parków wspaniałe pałace magnatów jak w Świerklańcu, Nakle i Reptach. Tarnowskie Góry i powiat są terenem dawnego górnictwa i hutnictwa, które opiewali poeci (Rozdziński Walenty i inni), ale niestety górnictwo to upadło z powodu zalania pokładów kruszczowych wodą. W krajobrazie widać niezatarte tego ślady, gdyż teren kilkakrotnie przekopany, stwarza w niektórych miejscach uroczyska, jak np. charakterystyczne ruiny kopalni kruszców w Bibieli, ślicznie położone, wśród głębokich lasów a zatopione w 1917 roku przez wodę, która utworzyła szereg bocznych jeziorek. Drugie takie uroczysko znajdujemy na terenie lasu pod Blachówką na t. zw. „Srebrnej Górze", tworzące rezerwat o bogatej szacie roślinnej. O zamożności tarnogórskich górników świadczy choćby kościół murowany w Starych Tarnowicach z 1400 roku, wybudowany w czasie, gdy na Śląsku budowano kościoły drewniane. Wnętrze kościoła zawierają freski jedyne na drodze od Krakowa po Wrocław.



Przydrożna Męka Pańska na Śląsku.

Fot. Photo-Plat.

Tarnowskie Góry.

Tarnowskie Góry, to miasto, żyjące wyłącznie swoją przeszłością, jest ono jednym z tych miast śląskich, które posiadają bogatą przeszłość historyczną. To miasto jest kolebką śląskiego górnictwa i hutnictwa. Co krok napotykamy w tym starym grodzie górniczym na liczne pamiątki świetnej przeszłości. Obecnie miasto czyni coraz to większe wysiłki, ażeby udostępnić wszystkie istniejące obiekta turystyczne szerokiemu ogółowi.

Dziesiątki tysięcy wycieczkowiczów z pod Chorzowa i jego zaplecza, przybywa rokrocznie do Świerklańca, Bizji, Bibieli i Blachówki — a naprawdę warto zobaczyć i walory turystyczne Tarnowskich Gór. Ciekawa jest sa-



Tarnowskie Góry — Podsienia

ma struktura miasta z jego dawnymi, ciasnymi i krętymi uliczkami, ze starodawnymi podsieniami, oraz całym szeregiem domów o jeszcze bardziej ciekawej architekturze z XVI wieku. Znajduje się tu również stary kościół parafialny w stylu pseudobazylikowym z 1530 roku z licznymi płytami grobowymi z napisami polskimi, świadczącemi niechybnie o polskości tej ziemi. Przecież nie kto inny, jak ostatni Piast, Książę Jan Opolski nadał miastu w 1526 roku prawa miejskie, a w 1528 roku wydał dla górnictwa tarnogórskiego sławny „ordunek górniczy" i nadał miastu „wolność górniczą".

Tarnowskie Góry zyskują na atrakcji, przez udostępnienie turystom dostępu do sławnych podziemi tarnogórskich, starego labiryntu chodników, pozostałych z dawnych kopalń kruszców. Podziemia tarnogórskie posiadają niezwykły urok. Są one jedyne w swym rodzaju. Oto można przeprawiać się łódkami po długich i mrocznych sztolniach, pieczarach pełnych uroku, tajemniczości, a budzących w nas tyle wspomnień dawnych odległych czasów.

Ale i na tym nie koniec. Tarnowskie Góry posiadają niezwykle piękny i malowniczo położony park miejski, zaliczający się do najpiękniejszych parków Polski. W Rynku znajduje się stara historyczna winiarnia, pamiętająca czasy Króla Jana III. W niej to przebywał w czasie przejazdu pod Wiedeń Król Jan III., żegnając się tu z swoją Marysieńką. Nieco później bawili tu August II., oraz August III. Sas, ze swoją faworytą Aurorą de Keonigsmarck, których portrety jeszcze dziś oglądać można w tej starej winiarni. Podnieść należy w końcu, że ziemia tarnogórska jest wraz z miastem Tarnowskiemi Górami jedną z pierwszorzędnych atrakcyj turystycznych Górnego Śląska, stanowiących miły cel dla licznych wycieczek turystycznych.

Kazimierz Podhorski - Okołów
Inż. Dypl.

Najtańszy samochód osobowy

28 maja r. b. założono kamień węgielny pod fabrykę wozów ludowych w Fallersleben w Brunświku. W końcu roku 1939 pierwsze wozy ludowe mają ukazać się na rynku.

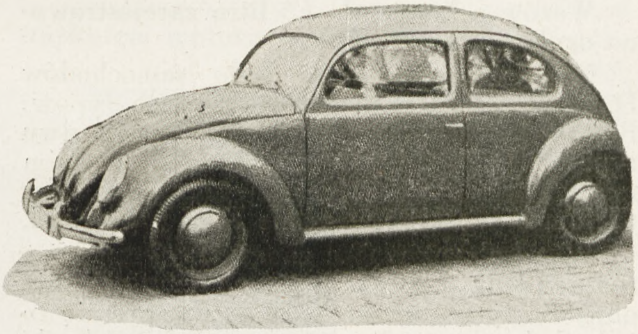
Typ został już ustalony i seria doświadczalna w ilości 30 sztuk została już wypróbowaną. Wóz konstrukcji Dra Porsche normalnie wypuszczany będzie w trzech wykonaniach jako: wóz otwarty, limuzina i kabrio-limuzina.

Wóz zaopatrzony jest w silnik chłodzony powietrzem o mocy 24 KM i posiada niezależne zawieszenie kół przednich i tylnych. Zużycie paliwa ma wynosić 6—7 litrów na 100 klm. Ilość miejsc wynosi 4—5, a ciężar wozu nie przekracza 650 kg. Rewelacją jest cena, która ma wynosić 990 RM. i warunki kupna na raty.

Mianowicie w celu powiększenia ilości nabywców i umożliwienia kupna wozu ludziom, zarobki których nie przewyższają 300 marek miesięcznie, projektuje się wprowadzenie nowego systemu ratalnej sprzedaży długoterminowej. Rata tygodniowa ma wynosić 5 marek. Dalej — do wozów tego typu mają być zastosowane specjalne stawki autocasco i odpowiedzialności cywilnej nie przewyższające 1 marki tygodniowo. W ten sposób samochód stanie się w Niemczech ludowym środkiem komunikacji [1]).

Zważywszy, w szczególności w obecnym czasie, olbrzymie trudności surowcowe Niemiec, zmontowanie takiej masowej produkcji, wypuszczenie jej na rynek po tak rewelacyjnie niskiej cenie i wreszcie umieszczenie jej na rynku wobec prawdopodobnej sprzedaży większości produkcji na długoterminowe raty, będzie niezawodnie kapitalnym wyczynem techniki i organizacyjnego ducha nowych Niemiec.

Wyprodukować jednak i sprzedać samochód to jeszcze nie wszystko, trzeba również dać możność taniej jego eksploatacji. Pomyślano również i o tym. W projekcie gotowy jest przygotowany przez D. A. F. (Deutscher Arbeitsfront) i Stowarzyszenie K. d. F. (Kraft durch Freude, którego imię nosić ma wóz ludowy) wspomniany już wyżej system sprzedaży na raty i asekuracji. Dalej wozy ludowe korzystać mają z obniżonych czynszów najmu garaży, a ceny części zamiennych mają być odpowiednio przystosowane do możliwości finansowych nabywców. A tych ostatnich ma być bardzo wielu, już bowiem w roku 1934 liczono w Niemczech powyżej półtora miliona ($1\frac{3}{4}$) ludzi, których miesięczny zarobek waha się pomiędzy 250—400 RM. Jakkolwiek obecnie ilość ta niezawodnie wzrosła, trudno jest na tym tylko bazować możliwości zbytu. Wszelkie jednak obliczenia rozmiarów zapotrzebowania, czy też chłonności rynku opierające się na dochodzie obywateli jak dotąd w różnych państwach zawiodło **w sensie dodatnim.** Biorąc zaś pozatym pod uwagę promotoryzacyjne nastawienie społeczeństwa niemieckiego, łatwo zdać sobie sprawę, iż wóz ludowy mieć będzie zbyt zapewniony.



Model wozu ludowego K. D. F.

Ciekawym jest jednak jak wypuszczenie na rynek wielkich ilości tych tanich wozów odbije się na istniejącym przemyśle samochodowym.

„Der Volkswagen wird für die übrige Automobilerzeugung keine konkurenz sein! Wem es möglich ist, sich das teuere zu kaufen, der tut es ohnehin" — powiedział kanclerz Rzeszy przy zakładaniu fabryki w Fallersleben. Niezawodnie — od kilku lat samochód stał się w Niemczech prawie że koniecznym przedmiotem codziennego użytku a kursujący tabor jest tak liczny, iż konieczne dopełnianie go stanowi dziś bardzo już poważną kwotę, a nic nie wskazuje na to by w obecnej dobie coraz większego uprzemysłowienia i tempa pracy ktokolwiek w Niemczech miał się wyzbywać wozu większego i kontentować się mniejszym. Pozatym eksport niemiecki — (w szczególności wozów osobowych) stale wzrasta. W ostatnich latach zdobyto nowe rynki zbytu (Bałkany), a wozy niemieckie

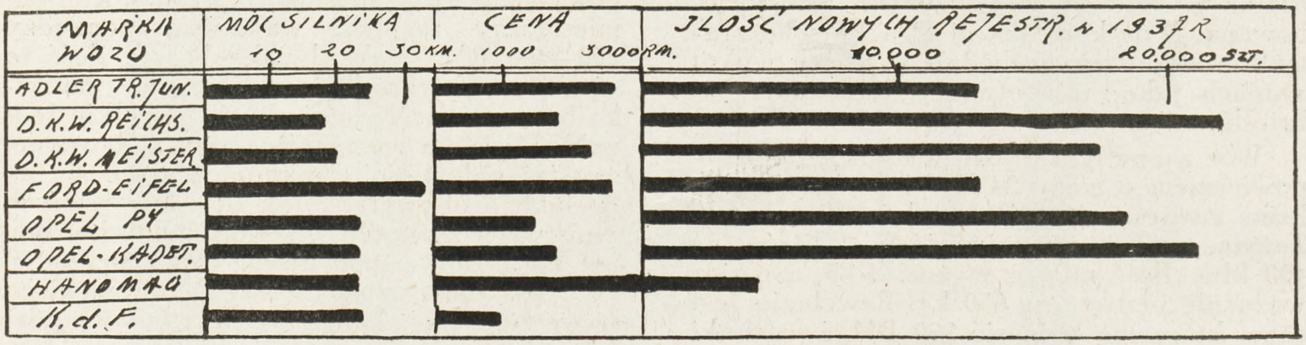
---

[1]) „Der Volkswagen muss zu einem Volksverkehrsmittel werden" (mowa kanclerza Hitlera w dniu 28 maja b. r.).

w dużych ilościach przenikają nawet do Wielkiej Brytanii! Tymniemniej jednak niezawodnie dla niektórych wytwórni wóz ludowy stanowić będzie pewną konkurencję. Ponieważ jednak Rząd Trzeciej Rzeszy nie dopuści do upadku istniejących placówek przemysłowych, interesującym będzie rozwiązanie tego problemu.

Dla orientacji w tablicy podano główne marki wyrabiające małe wozy, z cenami i ilościami nowozarejestrowanymi w roku 1937.

cji. Pójdzie ona prawdopodobnie po linii fabrykowania wozów z silnikami o większym litrażu. I tak Ford w Kolonii przeniesie prawdopodobnie ciężar główny swej produkcji na wozy z silnikiem 8 cylindrowym (t. zw. mniejsza ósemka) i na podwozia ciężarowe, Opel na Olympię (o litrażu 1,5 litra). Narazie zresztą trudno jest cośkolwiek prorokować — jedno tylko zdaje się być pewnym, iż po uruchomieniu fabryki w Fallersleben Niemcy mogą się wysunąć pod względem ilości pro-



Wozów o litrażu do 1,3 litra zarejestrowano ogółem 121.500 sztuk.

Najwięcej w tej ilości było samochodów D. K. W. (dwu najbardziej wziętych typów: Reichs- i Meisterklasse) i Opli (również dwu typów t.j. P4 i Opel-Kadett). Na trzecim miejscu znajduje się najmniejszy Adler (Triumpf-Junior) i wreszcie Ford typu Eifel.

Wóz ludowy wobec znacznie niższej ceny niezawodnie wpłynąć może na zmniejszenie obrotów tymi wozami. Nie wydaje się to jednak bardzo niebezpiecznym, gdyż fabryki te mają jeszcze conajmniej półtora roku czasu na odpowiednie nastawienie swej produkdukowanych wozów na pierwsze miejsce w Europie, lub też w każdym razie zbliżyć się do cyfr produkcji Wielkiej Brytanii.

Odnośne cyfry tego wyścigu w ciągu ostatnich lat przedstawiają się jak poniżej.

Wyprodukowano ogółem sztuk *)

W latach	1935	1936	1937
W Wielkiej Brytanji	404.000	461.400	507.700
W Niemczech	258.000	317.000	345.000

*) Cyfry zaokrąglone.



Morze pod Chałupami. Zachód słońca. fot. H. Poddębski



Zorza nad Sandomierzem

Tadeusz Łada

Mijamy słabo oświetloną stację Sandomierz. Do miasta jeszcze 4 km. Jest godzina 10-ta wieczór. Właśnie przyszedł jakiś pociąg, z którego wysypuje się wycieczka, dźwigając plecaki, walizki, tobołki. Ale wycieczkowicze są widocznie pomęczeni, bo oto kilka dorożek mknie szparko szosą. W blasku reflektorów widać postacie obarczone pakunkami, upchane w dorożkach solidnie tak, że niemal wylewają się ponad brzegi pojazdów.

Dorożek jest 5 czy 6, jadą jak cienie nocne, nieoświetlone żadną latarnią. Jakże łatwo o wypadek! Po sekundzie wszystkie zostają w tyle za nami. Dojeżdżamy do mostu na Wiśle. Most w naprawie, a więc obowiązuje jazda „stępa“ — 10 km. na godzinę.

Na samym środku mostu zagradza nam drogę znów jakaś stojąca dorożka i kilka postaci dokoła niej. Jadąc powoli możemy się dobrze przyjrzeć, jak te kilka osób bezskutecznie usiłuje wydobyć tylne lewe koło dorożki, które poprostu wpadło w jakąś dziurę, znajdującą się najniepotrzebniej w świecie pośrodku tego mostu. Później, już opuszczając Sandomierz, zastanawiałem się, czy ta dziura w moście, której naprawą nikt się nie zainteresował nawet w ciągu dnia następnego — nie symbolizuje stosunków w tym mieście, które śpi, śniąc marzenia o mianie Stolicy Centralnego Okręgu Przemysłowego.



Wąwóz św. Jadwigi pod Sandomierzem.

Fot. H. Poddębski

Mijamy stary port rzeczny, błyszczący w poświacie księżyca, pniemy się cichym warkotem motoru ponad zamkiem w górę i po chwili zatrzymujemy się przed Resursą Obywatelską. Jesteśmy w centrum centrum. Bo Resursa to centrum Sandomierza, a Sandomierz to centrum COP-u.

Miasto śpi, nieświadome tego, że za chwilę zbudzą je głośne śmiechy i krzyki tej wycieczki, którą przed chwilą minęliśmy na szosie. Śpi, śniąc może o tej wspaniałej przyszłości, która dzięki COP-owi przywróci miastu dawną chwałę z XIII, XIV wieku.

Tymczasem dowiaduję się w hotelu „Polskim“ o pokój — wszystkie są zajęte. W pobliżu jest wprawdzie Dom Turystyczny, ale ma tylko... 18 łóżek, a że właśnie bawi jakaś wycieczka 30-osobowa, która tam wła-



Fragment Bramy Opatowskiej w Sandomierzu.
Fot. Photo-Plat.

wa wycieczka? Wreszcie w hotelu „Krakowskim" znajduję jeszcze jeden wolny pokój. Robi się niesłychane zamieszanie, ściągamy wszystkich z łóżek (przecież jest już prawie wpół do jedenastej), od pokojówki zacząwszy na właścicielu skończywszy. Odczuwa się, że przyjazd „turystów" autem prywatnym nie zaś dorożką lub taksówką, (Sandomierz ma ich z 10), budzi ogromną sensację. Nieco zmęczeni drogą zasypiamy kamieniem.

Następny dzień spędzamy w bezpośrednim kontakcie z czystym romantyzmem. Albowiem w Sandomierzu z każdego zakątka miasta tchnie romantyzm, przemawia historia. Czy to będzie stara brama Opatowska, czy ratusz, przypominający stylem Sukiennice, czy dom Długosza lub Katedra — wszędzie człowiek oddycha urokiem minionych wieków, podziwiając jednocześnie troskliwość tamtejszych czynników społecznych, które niesłychanie pieczołowicie dbają o należyte konserwowanie zabytków.

Poprzez urocze zakątki i malownicze wąwozy przechodzi się do najstarszego zabytku budownictwa murowanego w Polsce: jest nim kościół św. Jakuba. Tu w cieniu sędziwych lip, oddzielających kościół od drogi — szumnie zwanej ulicą — można idealnie odpocząć od wszystkich kłopotów i trosk dnia codziennego.

Miasto, które ongiś stanowiło ważny punkt komunikacyjny i punkt handlu zbożem (śpichlerz Kazimierzowski może jeszcze dziś o tym świadczyć), powoli zostaje odkrywane. Ten, kto tu przypadkiem zabłądzi lub kogo trafem interesy zawiodą tutaj (a dziś zdarza się to co raz częściej), nad malownicze brzegi Wisły, ten będzie wchłaniał (nawet mimo interesów) piękno, ciszę i spokój przeszłości.

Ale romantyzm nie jest cechą ludzi t. zw. „trzeźwych", to też Sandomierzanie, urodzeni romantycy nie są ludźmi trzeźwymi. Wszyscy mieszkańcy żyją w oczekiwaniu jakichś wielkich wydarzeń. Lecz tylko oczekują, nic poza tym. Inicjatywa prywatna jeszcze się nie rozbudziła, choć o niespełna godzinę jazdy koleją od Sandomierza powstaje w amerykańskim tempie Stalowa Wola, choć dokoła, w Dwikozach, Dębicy, Rozwadowie powstają jak grzyby po deszczu przeróżne wielkie zakłady przemysłowe.

Sandomierz mógłby stać się stolicą Okręgu: jego sny wcale nie są urojone — ale musiałby to być Sandomierz nowy, zbudowany

śnie się zatrzymała, więc prawdopodobnie miejsca już tam nie ma. Mimochodem przychodzi mi myśl do głowy: gdzie podzieje się ta no-

Sandomierz: Św. Jakub, najstarszy kościół z XII wieku w stylu romańskim. Fot. H. Poddębski



po prawej stronie Wisły, na niskim brzegu, blisko stacji kolejowej tam, gdzie znajduje się obecnie wieś Nadbrzezie. Musiałby to być Sandomierz młody, energiczny, pełen inicjatywy i rozmachu, zdolny do wykonywania tych zadań, jakie nałożyłoby nań miano stolicy Centr. Okręgu Przem. Dzisiejszy Sandomierz, Sandomierz romantyczny z XIII, XIV wieku należy pozostawić pogrążony w swym śnie i marzeniach romantycznych. Zakątek najczystszego romantyzmu pozostałby nietknięty w ten sposób tempem i rozmachem dzisiejszego życia, bo byłoby ono dlań zabójcze. Sandomierz stary pozostałby jednym z coraz mniej licznych rezerwatów dla tych, którzy jeszcze czasem choć odrobiny romantyzmu potrzebują.

Stary Sandomierz śni swój sen, o przeszłości i z marzeń tych budzi go obecnie zorza nowego życia.



Widok ogólny Sandomierza, (od lewej) spichlerz, Katedra, dom Długosza Fot. H. Poddębski

Inż. T. Marek

Jadę na raid A. P. jako „Beifahrer"

Nadszedł czerwiec, miesiąc międzynarodowego raidu A. P. najważniejszego wydarzenia sportu samochodowego Polski. Większość znajomych zgłosiła już swój udział, ja zaś posmutniałem zupełnie, doszedłszy do przekonania ,iż nie mam na czym jechać. Toteż z wielką radością przyjmuję propozycję min. Siedleckiego wspólnej jazdy na Jego rasowym B. M. W., który ma już w tym sezonie za sobą dwa poważne zwycięstwa. Wprawdzie regulamin raidu A. P. forytuje małe wozy i to w tak znaczny sposób, że o zwycięstwie w ogólnej klasyfikacji mowy być nie może, jednakże w kategorii są bardzo duże szanse, a przyjemność rywalizacji zwiększa się skutkiem zgłoszenia fabrycznej B. M. W. z doskonałym kierowcą niemieckim Burgalerem.

Wstępne przygotowania przeprowadza pod naszym okiem nowo otwarta niemiecka stacja obsługi, jednakże ani tempo ani dokładność roboty nie stoi na wysokości zadania, co nam się później, jak to zwykle z niedokładnościami bywa, na raidzie ciężko dało we znaki.

Korzystając z dni świątecznych jedziemy na trening na trasę terenową. Już podczas tej pierwszej przejażdżki nabieram kompletnego zaufania do kierowcy, którego technika jazdy szosowej jest bez najmniejszego zarzutu. Zaufanie moje jest tak stuprocentowe, iż po kilkudziesięciu kilometrach z całym spokojem ucinam sobie solidną drzemkę. W przerwach pomiędzy jednym snem a drugim zachwycam się niecodziennymi walorami maszyny, której akceleracja i doskonałe trzymanie się drogi dają pełną satysfakcję sportowemu kierowcy. Sam teren jest trudny, a wymagana szybkość wysoka, jednak już na treningu wyrabiamy ją z zapasem. Następna jazda na trasę szybkości górskiej na Równicę, poczem oddajemy maszynę do ostatecznego sprawdzenia i przeglądu. Jednak, mimo, iż czasu nie zostało wiele, robota idzie w leniwym tempie i przy maksymalnym naszym wysiłku udaje nam się odebrać wóz dopiero na parę godzin przed ostatecznym terminem przyjęcia. Jeszcze kilka fachowych dotknięć przybyłego w ostatnim dniu specjalnego mechanika fabrycznego i oddajemy wóz do parku zamkniętego. Min. Siedlecki idzie spać, ja zaś przeliczam jeszcze trasę i precyzuję naszą taktykę jazdy.

Nazajutrz o godz. 4,30 rano spotykamy się w par-

ku przy maszynie. Korzystając z kilku wolnych chwil oglądam sobie wozy konkurencji, nową Tatrę Borowika, o której fantastycznych szybkościach już jest głośno w Warszawie, „seryjny“ fabryczny team Mercedesów, Hanomagi, „Cytryny“, Lancię, do której mam cichy i duży sentyment z raidu Monte Carlo, fabryczny zespół Fiatów, Adlery pod wodzą doskonałego kierowcy v. Guillieaume'a i wiele innych.

Nadchodzi nasz czas startu i już na samym początku daje się nam we znaki niedokładne przygotowanie wozu. Silnik zapala się ciężko, w czasie dłuższym niż 15 sekund, skutkiem czego tracimy jeden cenny punkt. Toteż w ponurych nastrojach i przy ponurej pogodzie ruszamy na miejsce startu do próby szybkości płaskiej. Po drodze maleńka sensacja: Borowik się zapalił, nadjeżdżamy właśnie jak gasi pożar.

Próbę szybkości płaskiej robimy w dobrym czasie, to też humory poprawiają się szybko.

Do Naroczy chcemy zajechać z przeciętną 75 km/g. żeby nie stracić miejsca i żeby możliwie wcześnie startować do próby szybkości terenowej. Udaje się nam to w zupełności, tymbardziej że znaczna część drogi jest w doskonałym stanie.

W Naroczy zaglądam ciekawie pod wóz, no i stwierdzam urwanie ramiączka amortyzatora tylnego. Sprawa jest przykrzejsza niżby się zdawało. Przykręcono nam amortyzator nierównolegle, toteż skręcił dźwigienkę. Łatam ten defekt jakoś prowizorycznie i wjeżdżamy o swoim czasie do parku. Min. Siedlecki idzie wypoczywać przed dalszymi trudami, ja zaś usadawiam się na werandzie małej restauracyjki i mając przed oczyma piękny widok na jezioro, słucham plotek raidowych. Powoli schodzą się wszyscy starzy znajomi, jest prof. Wicio Termos ze swym wiekuistym pilotem inż. Wędrychowskim, jest Kompresor-Sporny, jest Mazurek, jest nieoficjalny szef Chevrolet dyr. Wygard i nowy doskonały debiutant inż. Karczewski, toteż wzajemne „przygaduszki“ odchodzą pełnym gazem. Od młodych niedoświadczonych entuzjastów dowiadujemy się o bohaterze dnia, sympatycznym Wiedeńczyku, p. Vessely'm. Przebył on etap z szybkością przeciętną ponad 95 km/godz. i przyszedł pierwszy do Naroczy. Stare wygi nie dzielą jednak entuzjazmu młodych. Prof. Termos kiwa poważnie głową myśląc nad tym, jak to się skończy. A skończyło się na drugim etapie dość szczęśliwie w rowie, a na trzecim maszyna



Min. Siedlecki przy maszynie na jednej z met.

już zupełnie zastrejkowała i powiedziała że ma dość. Dalsze wiadomości dotyczą „Dekawki“, którą zatarł fabryczny kierowca i wycofał się z raidu. Nagle zrywa się przeciągłe „hurra“ i na metę wjeżdża jedyna zawodniczka p. Kuncewiczowa. Jest spóźniona, bo miała pod Białymstokiem defekt pompki paliwa, który ją wstrzymał przez trzy godziny. Jednakże jest w doskonałej formie, którą zachowała zresztą do końca raidu.

Nastrój raidowców na odpoczynku etapowym jest czymś zupełnie specyficznym i nie dającym się opisać. Jednemu z sympatycznych sprawozdawców prasowych, który widział otwarty przód Tatry i nie znalazł w nim motoru, Borowik tłomaczy z najpoważniejszą miną, iż włożył silnik do kufra, aby go nie grzał w nogi. Drugiemu zaś tłomaczy Rogoziński, iż na skutek niedomkniętej maski, wiatr zwiał mu uszczelkę z pod głowicy, co kosztowało go cały szereg punktów karnych i spóźnienie na etap. Mazurek opowiada, iż na swej Chevrolecie, której szybkość maksymalna waha się około 120 robi na dobrej drodze przeciętną około 140 km/godz. Tu jednak nasz Mazurek ma pecha. Re-



B. M. W. min. Siedleckiego w pędzie na szosie.

daktor uwierzył i przy najbliższej sposobności podał to jako fakt do prasy. Co gorsza opisał dokładnie przejazd z Mazurkiem przez Warszawę w tempie 125 km/godz. i któż nam zaręczy, że naskutek takiego reportażu, naszego mistrza od Chevrolety nie minie grubszy mandat karny.

O godz. 2.30 rano startujemy do próby szybkości terenowej. Próba ta odbywa się na odcinku dwustu czterdziestu kilku km. piaszczystych lub trawiastych traktów wschodnich przeplatanych miejscami kawałeczkiem kamienistej szosy. Mamy zrobić wysoką przeciętną, bo 58 km/godz. ale droga jest w znacznie lepszym stanie niż na treningu, dziury pozasypywane piaskiem; zresztą „siadamy na ogon“ Burgaiferowi i dajemy się spokojnie prowadzić. W pewnym momencie wciska się między nas półtoralitrówka Fiata, wycofana wczoraj z raidu za niedozwolone roboty w parku, i zaczyna nam kurzyć w nos, jednakże lekkie naciśnięcie ekceleratora wystarcza, aby Fiatka zostawić daleko za sobą. Nadrabiamy kilkanaście minut czasu i zakurzeni lecz zadowoleni z osiągniętego maksimum meldujemy się na mecie próby w Nieświerzu. Tu dowiadujemy się o pierwszych wypadkach po drodze. Otóż Borowik na swej fantastycznej Tatrze miał zderzenie z krową (która, jak twierdzą złośliwi nie miała z tyłu czerwonego światła). Wypadek niezbyt groźny, jednakże pogięte błotniki i uszkodzone latarnie obciążają zawodnika znaczną ilością punktów karnych i zmniejszają jego szanse na pobicie niemieckich Mercedesów.

Tracimy kilkanaście cennych minut na tankowanie, odczekując w ogonku na Hannomagi, poczym w szybkim tempie ruszamy w dalszą drogę, chcąc nadrobić stracony czas i zyskać trochę zapasu. Niestety pech gumowy zaczyna nas prześladować. Przed Berezą łapiemy pierwszy defekt. Zmiana koła kosztuje dwie minuty cennego czasu, a już po następnym kilometrze „siedzi“ druga kicha, i jesteśmy bez zapasów. Po drodze spotykamy leżącą Chevroletę „Karczocha“ (pierwszy raz jedzie na raid i już dostał przydomek). Kierowca i mechanik w pocie czoła usiłują postawić na koła wóz, który zwyczajem amerykanek położył się na wirażu na boku. Później w Warszawie prof. Termos, kiwając sędziwą głową, twierdził, że maszyna zmęczyła się i chciała poleżeć, aby odpocząć. To położenie się wozu kosztuje załogę całą masę punktów karnych, a szkoda bo dokonali wielkiego wysiłku, podnosząc ciężką maszynę we dwuch bez obcej pomocy i przyjeżdżając o czasie do Warszawy.

Nasz pech nie ustaje, po kilkunastu kilometrach znowu „kicha“. Tym razem zatrzymanie trwa dłużej, bo trzeba robić zapas. Na wszelki wypadek robię dwa, co się przydało i ruszamy w drogę całą parą, ponieważ jesteśmy opóźnieni i musimy prawie pół godziny czasu nadrabiać. Przyjeżdżamy do Warszawy o czasie, jednak szybka jazda po złych drogach nie wyszła naszej nieposkręcanej maszynie na zdrowie. Powoli gubimy cały szereg śrub, prawe skrzydło i chłodnica trzymają się na słowo honoru



i trzeba je „przykręcać drutem" a prawy hamulec zaczyna się grzać z powodu pęknięcia sprężynki. To też usiłując w nocy przed wyjazdem do trzeciego etapu przez półgodziny poskręcać wóz do kupy, przeklinam tych co nam przygotowywali wóz i siebie za to że nie zrobiłem tego sam.

Pierwsza część trzeciego etapu po doskonałej szosie do Lwowa przy świeżych siłach po kilkugodzinnym odpoczynku w Warszawie mija w błyskawicznym tempie. Po drodze widzimy kraksę Mercedesa Klinga, który pędząc niewiadomo poco, nie zauważył (zresztą doskonale znaczonego) objazdu i zrobiwszy kilka koziołków wylądował na dużej pryzmie piachu stając na kołach w odwrotnym kierunku. Załoga cudem wyszła bez poważniejszych kontuzji, ale wóz rozbił się dokładnie i jest niezdolny do dalszej drogi. Przy wjeździe do Lwowa panuje nieopisany bałagan, skutkiem braku znakowania tracimy czas na szukanie półmetka. Znajdujemy go wreszcie w chwili gdy zaczynają na nim ustawiać kierunkowskazy. Nadrobiliśmy około dwuch godzin czasu, to też gdy po odpoczynku ruszamy w dalszą drogę do Zakopanego, jedziemy po złych drogach zupełnie wolno, oszczędzając wóz. Mimo to, skutkiem braku amortyzatora, pęka nam tylny resor, dojeżdżamy jednak z tym defektem do mety niechcąc złapać punktów karnych za naprawy w drodze.

W Zakopanym mamy półtora dnia odpoczynku. Toteż zbieramy się wieczorem przy stoliku i dyskutujemy szanse nasze i Niemców. Okazuje się, że Niemcy mimo specjalnych, fabrycznie przygotowanych wozów, są zupełnie bez szans. Teamy Mercedesa i DKW. mimo porozstawianej po trasie obsługi i jeżdżącego na specjalnych wozach kierownictwa, są już rozbite. Święte słowa prof. Termosa spełniają się z matematyczną dokładnością. Niemcy jadą bez głowy, nie mitygują szybkości na złych drogach, toteż porozbijane baki i pozrywane błotniki przekreślają przy pomocy punktów karnych ich szanse. Kierownictwo ekipy Mercedesa żali się na „pecha" który już drugi raz rozbija ich team. Grozi, że na przyszły rok przyśle kilkadziesiąt wozów na raid Komandor odpowiada z całym spokojem, że jeżeli na ich fabrycznych wozach pojadą nasi kierowcy to mogą wygrać raid bez kilkudziesięciu wozów, bo trzeba jeździć z głową. Jazda na wariata zwykle źle się kończy, i tego niema co nazywać pechem. Rzeczywiście obserwując po drodze jazdę większości kierowców niemieckich tracę dla nich całkowity szacunek. Ich system jazdy jest zupełnie bez zastanowienia i bez taktyki, niektórzy nawet dokładnie nie znają regulaminu. Naturalnie nie dotyczy to wszystkich. Doskonała o międzynarodowej klasie ekipa Adlerów pod wodzą v. Guilleaume'a oraz ekipa Hanomagów pokazuje dużą techniczną i taktyczną klasę jazdy, jednak pierwsi z nich mają naprawdę pecha (v. Guilleaume ma punkty karne za lutowanie chłodnicy) a drudzy trafili w kategorii na Lanciach.

Najgorętsza walka na ułamki punktów odbywa się między zespołem Lanci i Fiata. Oba teamy mają doskonałych kierowców i kierowników. U Lanci ciche kierownictwo dzierży stary wyga raidowy p. Dzierliński, Fiata prowadzi Włoch inż. Ghisalba, szef oddziału doświadczalnego Fiata w Turynie, nietylko doskonały kierowca i taktyk, lecz także pierwszorzędny fachowiec znający swoje „tysiącsetki" na wylot. Teoretycznie walkę zespołów powinien wygrać Fiat, regulamin bowiem ma zasadniczy błąd w handicapowaniu i małe wozy mają skutkiem tego kolosalną przewagę nad większymi i tylko dzięki doskonałym sportowym walorom Lanci wozy te przodują o parę ułamków punkta nad Fiatami.

Ranek zastaje mnie zbudzonego i drapiącego się w głowę, coby tu wymyślić na pęknięte górne pióro naszego tylnego resoru, gdyż w ten sposób dalej absolutnie jechać nie można, a nie bardzo chce nam się brać karne punkty za obcą pomoc i obce materiały. Nie mogę nic wymyśleć, ufny jednak w swą szczęśliwą gwiazdę i przekonany, że w ostatniej chwili przecież jakiś sposób przyjdzie na myśl, spędzam dzień na spacerze zapominając o bolączkach raidowych. O północy wpuszczają nas do parku, zdejmuję tylne koło, oglądam pęknięcie resora, i (wiedziałem przecież, że coś się poradzi) przy pomocy młotka przekonstruowuję dźwigienkę amortyzatora na uchwyt, którym ściskam pęknięte pióro resorowe.

Wyjeżdżamy do Równicy po strasznych drogach podkarpackich, toteż tempo jest wolne i zwalnia się jeszcze więcej skutkiem dwuch defektów opon. Podjeżdżamy do miejsca startu do próby szybkości górskiej, gdzie widzę, jak niektórzy konkurenci z całym spokojem naprawiają przebite opony. Ponieważ regulamin zabrania (przynajmniej w moim zrozumieniu) na jakiekolwiek prace przy wozach podczas neutralizacji czasu na próbach, idę do komandora zapytać się czy nie wydał zarządzenia zezwalającego na naprawę opon, co byłoby dla nas bardzo pożądanym. Okazuje się jednak, że kierownictwo raidu jest widocznie zdenerwowane i otrzymuję bardzo nieuprzejmą odpowiedź, na dobitek nie wyjaśniającą moich wątpliwości. Ani jako zawodnik, ani jako organizator nie jestem przyzwyczajony do lekceważącego traktowania zasadniczych zapytań, to też już mam ostrą odpowiedź na języku, widząc jednak, że za mną stoi, dotknięty tym nietaktem min. Siedlecki i nie chcąc wywoływać scysji, która mogłaby go zdenerwować przed ciężką próbą górską, zawracam bez słowa do wozu.

Robimy próbę górską w dobrym czasie, o dwie sekundy gorzej od naszego najgroźniejszego konkurenta Burgalera i ruszamy w dalszą drogę do Warszawy. Mamy świetne drogi przed sobą, ale mamy też duże spóźnienie do odrobienia, toteż min. Siedlecki z miejsca daje pełny gaz, a ja dopinguję go do szybkości. Pierwsze nieszczęście spotyka nas w Skoczowie, gdzie policja mimo naszych protestów kieruje nas na Bielsko. Chcąc zaś jechać przepisową trasą musimy zawrócić na Żory co nas kosztuje ponad 40 km. drogi. W Katowicach pęka nam opona,



nie mamy zapasu więc musimy robić gumę, tymczasem czas ucieka jak szalony. Ruszamy w dalszą drogę, obliczam czas, wygląda tragicznie, aby przybyć w czasie na metę musimy zrobić 96 przeciętną. Wiem, że to jest niemożliwe, ale nie mówię tego kierowcy, tylko dopinguje go do jaknajszybszej jazdy. Zaczyna się szalony wyścig z czasem na 400-kilometrowej trasie. Minister jedzie jak nigdy, maszyna jakby zrozumiała czego się od niej wymaga daje ze siebie wszystko, jednakże nie udaje się nam nadrobić całej straty i przyjeżdżamy do Warszawy spóźnieni o 7 minut, tracąc trzy cenne punkty za maksymalną średnią. Na mecie dowiadujemy się, że Burgaller odpadł pod Piotrkowem, a Strenger na Citroenie wjechał na płot i ma pogniecione błotniki i pancerz chłodnicy. Humory nasze są marne, te trzy punkty mogą nas drogo kosztować.

Po kilkugodzinnym odpoczynku zjawiamy się w parku i dowiadujemy się, że start do V. etapu został przesunięty o godzinę. Stało się to ze względu na „Łaziki", które startując ostatnie z Zakopanego i mając niską przeciętną, późno przybyły do parku. Wogóle kierowcy Łazików godni są największego podziwu. Wystawieni jako przeciwwaga do niemieckich kierowców wojskowych, jadą bez żadnych szans na wozach wolnych, niezdolnych do wyciągnięcia większych przeciętnych, to też raid,

który dla nas nie jest trudny i pozwala na dłuższe wypoczynki między etapami, dla nich jest kolosalnym wysiłkiem fizycznym, gdyż jadą oni prawie cały czas bez przerwy, a na niektórych etapach mają zaledwie tyle czasu, żeby się trochę umyć. Toteż mimo, iż ani jeden Łazik nie został sklasyfikowany na nagradzanem miejscu, tym wszystkim kierowcom, którzy na tych wozach skończyli raid należy się pełne uznanie.

Etap do Gdyni mija bez żadnych przejść, w międzyczasie zdążył się tylko jeszcze jeden Mercedes rozbić, ale mimo pogniecionych błotników jedzie dalej. W Gdyni większość jest już solidnie zmęczona, to też rozmowy nie kleją się i wszyscy korzystamy z wolnego czasu, aby się trochę odespać.

Ostatni etap rozpoczyna się o godz. 2-giej rano. Pod samą Gdynią widzimy Chevroleta pod którym prof. Termos coś dłubie. Jedziemy szybko, korzystając z dobrych dróg pomorskich, chcąc zyskać jaknajwięcej czasu na słynne dziury zakroczymskie. Toteż po kilku kilometrach dopędzamy Hudsona. Wóz ten jest znacznie szybszy od naszego, ale jego kierowca zupełnie widocznie nie daje sobie z nim rady. Na każdym wirażu jesteśmy mu na piętach, a na prostej mimo naszych sygnałów niechce się dać wyminąć, psując nam nasze obliczenia i tempo jazdy. W końcu zdenerwowany Minister przechodzi koło niego zaraz za wirażem i nareszcie przestajemy oddychać kurzem. Pod Modlinem silnik nagle przestaje działać, krótkie sprawdzenie wykazuje brak prądu. Następuje tragiczny moment, ani światła ani sygnałów, wydaje się, że jesteśmy skończeni na kilkanaście kilometrów przed metą. Jestem zupełnie bezradny i niezdolny do jakiejkolwiek reakcji. W tym przypadkowo potrącam akumulator i widzę, że kabel spadł i leży spokojnie na podłodze. W minutę jest po defekcie i w kwadrans potym jesteśmy w czasie na mecie.

Próba szybkości wykazuje doskonały stan silnika naszej BMW. Robimy czas o pół sekundy lepszy niż na pierwszej próbie. Następuje próba zrywu i hamowania, którą min. Siedlecki robi w dobrym czasie, mimo iż gałka lewarka biegów zostaje mu w ręku.



Inż. T. Marek i min. K. Siedlecki na postoju.

Raid skończony, wracamy do parku, skąd po pomyślnym wyniku oględzin technicznych jedziemy do domu, aby się nareszcie wyspać.



Jim Poker.

„W obronie złej sprawy"

Felietony pisane przez mężczyzn czynią nierzadko wrażenie „topornych", jak i poniższy. Bo gdzież takie ociężałe stworzenie, jak mężczyzna, mogłoby się zdobyć na dowcip, sens humoru czy choćby lekkość stylu, właściwą subtelnemu kobiecemu pióru...

Kobieta potrafi napisać cudowny felieton o tym jak rośnie storczyk, albo jak kot szpera po kątach... Mężczyzna — no ale dajmy spokój — pojęciom negatywnym...

Natomiast stwierdzamy urbi et orbi, że felietony kobiece są zawsze doskonałe. Tryskają werwą, humorem, kalamburami pierwszej wody, są pełne życia. Przykład konkretny: wspaniały wprost felieton pani Romany Dalborowej o nieszczęsnym mężczyźnie co zgubił spinkę od kołnierzyka... Wysłuchawszy go z zachwytem próbowałem kilkakrotnie napisać felieton o tym jak kobie-

ta... przymierza kapelusz, lub robi sobie rzęsy na jeżozwierza... I przyznaję się ze skruchą — nie stanąłem na wysokości zadania. Zamiast dowcipu, wyszła sama żółć...

Albo sięgając już do dziedziny komunikacyjnej, czy pamiętacie państwo ów doskonały felieton pewnej młodej i przystojnej pani w „Expresie Porannym", zatytułowany „Prezydent Hoover pilotowany przez dziennikarkę". Pilotowany, myślicie państwo, po dancingach, czy mówiąc poważniej — po jakiejś wystawie czy muzeum?... Gdzie tam!... Młodziutka ta osoba, „pilotowała" prezydenta Hoovera, siedząc na lokomotywie jego pociągu. Tak przynajmniej pisała sama w „Expressie".

Si non e vero e ben trovato... Jak tam było naprawdę, trudno sprawdzić. Maszynista pociągu — pełen kurtuazji dla płci, dziś tak niesłusznie słabszą zwanej — napewno nie zaprzeczy i nie powie nam, że pilotaż pięknej osoby polegał na... przeszkadzaniu mu w ciężkiej i odpowiedzialnej pracy. Natomiast reportaż felietonowy wypadł tak imponująco, że zachwycali się nim wszyscy; prócz może kilku starych tetryków. co są

zawsze ze wszystkiego niezadowoleni i od młodej a pięknej kobiety żądają jeszcze prócz talentu pisarskiego... prawdy, logiki i rozumowego sposobu myślenia.

Tedy wiemy już dlaczego felietony pisane drobną rączką kobiecą są zawsze takie świetne... Bo podczas gdy mężczyzna poci się i stęka, rodząc w bólach nagiętą do jakiejś sprawy myśl, kobieta postępuje wręcz odwrotnie: z lekkością jej tylko właściwą, nagina sprawę do dowcipu czy kalamburu i nie zastanawia się wcale... nad jej istotą. Może to zresztą taka rekompensata natury za inne krzywdy, wyrządzone kobiecie... w dawnych czasach. Boć dziś — handicap opiewa raczej na niekorzyść męskiej połowy rodu.

—oOo—

Zostawmy jednak filozofię na boku i po tym nieco przydługim i ciężkim wstępie przejdźmy do sedna sprawy. A przedstawia się ona następująco:

Na łamach poważnego warszawskiego dziennika, jedno z najlepszych piór kobiecych w Polsce ruszyło do szturmu na „cichą jazdę" pojazdów mechanicznych. Ruszyło

z impetem i zapałem godnym lepszej sprawy...

„Pieniądze leżą na ulicy" — pisze owa milutka a popularna autorka, Bo jakżeż: „Ta wesoła dawniej warszawska ulica stała się rodzajem brazylijskiej dżungli, w której co krok czyha na człowieka groźne niebezpieczeństwo. Milczące samochody, wściekłe jak słonie, którym myśliwi odstrzelili trąby (co za świetne jeu des mots!!!) gonią za człowiekiem, lub wyskakują na niego podstępnie... Biednego przechodnia tylko instynkt samozachowawczy ostrzega, że go już dogania okaleczona okrutnie, pozbawiona trąby taksówka... Ze łzami wzruszenia wspomina on czasy kiedy każdy „czworokół" miał swój, własny, melodyjny głosik... Dla nerwowego pasażera jazda takim samochodem nie jest pozbawiona silnych emocji... Pozbawiony trąby czworokół nie liczy się z nikim i z niczym. Posterunkowy, któremu dawno zawrotny pęd samochodów przestał działać na nerwy, patrzy spokojnie jak potwór pcha przed sobą głuchą staruszkę, albo nie stara się wyminąć oszalałego rowerzysty o naruszonym zmyśle równowagi".

Świetne, co? A teraz następuje wywiad z kierowcą taksówki:

— A czy dużo bywa wypadków przy zniesionej sygnalizacji samochodowej? — pyta sympatyczna felietonistka.

— To zależy, — odpowiada (rzekomo!) szofer. Jeśli chodzi o przechodniów to kilka dziennie by było... Ale to nie straszne, bo asekuracja zapłaci kilka tysięcy, a jak przechodzeń ma szczęście, to i kilkadziesiąt... Można po śmierci zapewnić byt całej rodzinie...

— Pieniądze leżą więc na ulicy. Szukasz szczęścia — wyjdź na chwilę (i daj się przejechać)... — konkluduje autorka, do której mam niezmąconą sympatię od czasu, gdy przeczytałem pewien felieton o zwiedzaniu... muzeum oceanograficznego w Monako.

A teraz takie nudne, staroświeckie pytanie: Qui bono?... Po kiego licha takie rzeczy pisać? I nieprawdziwe, i niesłuszne i szkodliwe... Aha, prawda, że dowcipne. No, ale i Pan Zagłoba miał swoje zdanie o niektórych dowcipach...

Bo przecież każde dziecko (a chyba Autorka wyrosła już dawno z tych lat) powiedzieć nam gotowe: sygnalizacja dźwiękowa w ludnych miastach nie zwiększa bezpieczeństwa, lecz zmniejsza je wydatnie; bo w chaosie dźwięków ginie sens ostrzeżenia? Na skrzyżowaniach jest wręcz niebezpiecz-

na, bo stwarza fałszywy pogląd o bezpieczeństwie i skłania do szybszej jazdy. Jest nadto uręką dla mieszkańców, którym odbiera spokój i możność normalnego porozumiewania się. Wreszcie motoryzacja przestaje być w Polsce fikcją i rok rocznie przybywa nam pokaźna ilość pojazdów mechanicznych. Jeśli już dwa lata temu nie można było od trąbek i klaksonów wytrzymać — cóż to byłoby teraz? A dalej. Ilość wypadków nie wzrosła, a zmalała i to poważnie, zarówno w stosunku do wzrostu ilości pojazdów, jak i do ludności stolicy. Mamy poważną poprawę. Mieszkańcy odetchnęli. Na ulicach stolicy można wreszcie rozmówić się nie krzycząc, można otworzyć okno. Przechodnie uważają, kierowcy jeżdżą znacznie ostrożniej, bo nie polegają już tylko na wrzasku ostrzegawczym klaksonu, lecz na ostrożności prawdziwej. Jednym słowem uskuteczniono pożyteczną i ważką reformę...

Ale czemże jest poważna reforma dla dobra ludzkości wobec dowcipnego „wyżycia się" kobiety w piórze!... — Parę dowcipów i oto właśnie przeciwnicy pożytecznej reformy już tryumfują: — „Widzicie — prasa protestuje!... Pisarka pierwszej wody dowodzi czarno na białym, że trąby trzeba przywrócić"...

Oto jak łatwo bronić jest złej sprawy, a jak trudno przeprowadzić dobrą.

Tedy, szanowna i droga Pani. Pisz sobie o „Maleńkim karze", o zdradzonych mężach, o zwiedzaniu nocnych lokali, o „Ustach grzechu" i o tylu innych, bliskich twemu sercu rzeczach... Pisz i raduj nas tym, bo czynisz to świetnie, z niezaprzeczonym talentem i dużym, a tak rzadkim w Polsce, zmysłem humoru... Ale nie bierz się do spraw poważnych, bo po pierwsze wyrządzasz tu społeczeństwu niedźwiedzią przysługę, a po drugie pisanie owo wygląda naprawdę tak, jakby... bocian chciał serio nosić dzieci...

O Magdalena — si tacuisses...
Et sans rancune.





Dr. Michał Derenicz

Poprzez pięć mórz

(Korespondencja własna)

Szanghaj, w lipcu.

Europa — Afryka — Azja. Morze Śródziemne — Kanał Suezki — Morze Czerwone — Ocean Indyjski — Morze Południowo Chińskie — Morze Wschodnio-Chińskie. Marsylia —Port Said — Dżibuti — Colombo — Singapore — Saigon — Hongkonk — Szanghaj. Razem 17.000 kilometrów.

Turystyka — to nie tylko względnie dobre warunki samej podróży, to również artystyczno-krajoznawcza jej wartość. Ktoś, kto znał tę drogę, rzekł mi przed wyjazdem: „W momencie śmierci będzie Pan wspominał tę podróż".



Piękność z Ceylonu

Czy istotnie droga Marsylia — Szanghaj jest piękna? Tak, jest piękna! Bo piękne jest morze. Kto nie lubi morza lub nie umie odczuć jego piękna i czaru, niech nie wybiera się w podróż tą trasą, gdyż żadna z miejscowości po drodze nie da mu dostatecznie dużych sensacji, by nimi mógł wypełnić miesiąc trwającą podróż.

Port Said i Dżibuti—brudne dziury, Singapore — barwny w dzielnicach azjatyckich, ale martwy w części europejskiej, Saigon — miasto, mało mówiące o tym, czym są naprawdę Indochiny, Hongkong, Szanghaj — to jak dzieci mieszanego euroazjatyckiego małżeństwa: w części bardzo ciekawe, w części pozbawione wszelkiego charakteru. Jedynie Colombo jest czymś zgoła odrębnym, najbardziej specyficznym, a najbliższe jego okolice dają już przedsmak przebogatej natury i krasy Cejlonu.

Tak to wygląda wszystko, gdy jedzie się, oczywiście, całą trasę jednym statkiem bez zmiany, kiedy na każdy port ma się tylko kilka godzin, w najlepszym wypadku, jak w Saigonie (na statku francuskim), 2—3 dni. Kto chce mieć maksimum wrażeń z tej drogi, powinien odbyć ją od portu do portu, z przerwami po kilka dni, wtedy bowiem — mówię o najkrótszych trasach w głąb lądu — można: z Port-Saidu pojechać do Kairu i do piramid, z Dzibuti — w głąb Abisynii, z Colombo — do dżungli Cejlonu, z Singapore'u — w głąb Półwyspu Malajskiego lub na Sumatrę, z Saigonu — chociażby do ruin Ankoru, z Hongkongu — do pobliskiego Kantonu, z Szanghaju — wzdłuż Jangtsekiangu do stolicy Chin, Nankinu.

Wracam jednak do podróży, odbytej, à la longue, na jednym statku, z Marsylii do Szanghaju, — podróży, która trwała 34 dni (dwa dni opóźnienia).

Nie będę mówił o Morzu Śródziemnym, pierwszym z pięciu mórz na tej trasie, znane jest ono bowiem naszym rodakom z podróży na Bliski Wschód i Południe. Sygnalizuję jedynie ciekawe punkty: Cieśnina Bonifacego



Wieś malajska na wodzie

pomiędzy Korsyką i Sardynią, wulkan Stromboli na wyspie tejże nazwy w grupie Wysp Liparyjskich, potem Cieśnina Messyńska ze wspaniałym widokiem na „but" Kalabryjski i Sycylię z Etną. Potem długo, długo... nic, wreszcie po dwóch dniach od Cieśniny Messyńskiej wjazd do Suezu.

Już w tych pierwszych dniach podróży daje się silnie odczuć przemożny wpływ morza. W dzień rozsłoneczniony błękit nieba i odbijające je fale morskie, wieczorem mieniące się gwiazdami granatowe niebo i ciemna toń morza, i cisza, mącona tylko szumem przewalających się fal. Zaciera się w pamięci wszystko, cały świat i życie ograniczają się do ram horyzontu. Ale po to, by tak czuć, trzeba przebywać od wczesnego rana do późnego wieczora na pokładzie, na powietrzu, nie w dusznych kabinach, fumoirach lub barach.

Wejście do Kanału Sueskiego oznacza koniec Morza Śródziemnego i przenosi na pogranicze dwóch nowych w tej podróży lądów — Afryki i Azji. Jeżeli statek stoi długo w Port-Saidzie, można pojechać do Kairu i piramid i stamtąd koleją dopędzić statek w Suezie. Na tej „dygresji" można tylko zyskać, gdyż droga z Port-Saidu do Suezu — mimo iż sam kanał jako dzieło rąk ludzkich jest godzien podziwu — jest bodaj że najmniej ciekawa z całej trasy. Na wschodnim pustynnym wybrzeżu, wiodącym do Palestyny i Syrii, widać czasem karawany wielbłądów, na zachodnim — trochę palm i oaz — oto wszystko.

Miasto Suez u końca kanału zapoczątkowuje nowe morze, drugie z kolei na opisywanej trasie — Morze Czerwone.

Z książek, z reportaży dziennikarskich, z ustnych relacji turystów (dziennikarze i turyści — to najwięksi w świecie bajarze...) Morze Czerwone jest piekłem dla podróżnych, dla mnie było ono ...rajem: cudowne morze, jasne, rozsłonecznione nieba, rozkoszne ciepło, upajające powietrze.

Po trzech dniach drogi od Suezu wjeżdżamy w Cieśninę Bab-el-Mandebską, w czym orientujemy się ze skrawków lądu Erytrei - Somali na zachodzie i Jemenu na wschodzie, zbliżamy się więc do Dżibuti. Kto z tych czy innych względów nie zwiedzi tego grodu, niech sobie z tego powodu nie robi wyrzutów; żar, brud, muchy, natrętni sprzedawcy i żebracy, chałupy sklecone z deszczułek po skrzyniach i z blachy po puszkach — oto „sensacje" Dżibuti. Chyba że kto ciekaw specjalnie nagich tancerek somalijskich.

Zatoka Adeńska wyprowadza nas na Ocean Indyjski. Siedem dni bez żadnej styczności z lądem. Tylko czasem spotykane po drodze statki i niewielkie komunikaty radiowe przypominają o świecie zewnętrznym. Płyniemy między Równikiem a Zwrotnikiem Raka, a mimo to na pokładzie nie ma męczą-



Aleja Palmowa w Paradeniya na Ceylonie.



Saigon: Handel uliczny

cego żaru. Panuje niezmienna słoneczna pogoda, a orzeźwiające wiatry łagodzą żar. Do godziny 9—10 rano można nawet spacerować po pokładzie bez kasku. Leżąc na leżaku, raz po raz odrywam oczy od książki, by nie uronić nic z piękna morza. Jesteśmy wciąż daleko od jakiegokolwiek bądź lądu, statkowi nie towarzyszą żadne ptaki morskie(jak to miało, miejsce od Marsylii aż do Cieśniny Messyńskiej). Mamy tu za to inne „ptaki", „latające ryby". Przebywają widocznie w toni morskiej wielkimi rodzinami, bo zawsze je widać tylko w wielkich gromadach, jak wzbijają się ponad fale morskie na wysokość kilku metrów, by opaść znów w morze po przeleceniu kilkudziesięciu metrów. Mieniące się najwspanialszymi barwami zachody słońca i południowy nieboskłon usiany milionami gwiazd dopełniają krasy i czaru podróży po Oceanie Indyjskim.

Rozsiane małymi grupami wyspy Lakkadywy sygnalizują bliskość „Cejlonu". Ujrzałem tę osławioną „Wyspę Rozkoszy" w niezbyt sprzyjających okolicznościach: o świcie ósmego dnia drogi od Dżibuti. Właśnie w czasie, kiedyśmy podjeżdżali do Cejlonu, spadł deszcz — i mgła zasnuła brzegi. Kiedyśmy odjeżdżali, zapadał już zmierzch — trudno mi więc powiedzieć cokolwiek o wrażeniu, jakiego się doznaje, patrząc z morza na brzegi tej wyspy.

W ciągu kilku godzin, spędzonych na Cejlonie, zdołałem zapoznać się z tropikalną przyrodą tej wyspy w drodze z portu Colombo do miejscowości Kandy (około 150 km.). Wspaniała asfaltowa szosa, wiodąca od Colombo do Kandy, otoczona jest z obu stron nieprzeniknionym murem palm kokosowych. Z rzadka krajobraz zmieniają nisko leżące, przeważnie zalane wodą, pola różowe, wyżej położone plantacje krzaków herbacianych lub osiedla handlowe wzdłuż drogi. wszędzie tylko palmy i palmy, tak bliźniaczo do siebie podobne, że nie lada trzeba orientacji i odwagi, by zapuścić się w głąb nich. Powietrze przesiąknięte jest zapachami, które przenikają człowieka, jak zgoła coś materialnego. W pobliżu Kanady droga pnie się w górę na wysokość około 500 m. nad przepaściami, wypełnionymi gajami palmowymi. Pewnym odpoczynkiem dla oczu jest samo Kandy, leżące nad niewielkimi, ale bardzo malowniczym jeziorem. Kandy jest jednym z najbardziej czczonych miejsc przez buddystów, w jej bowiem świątyni, poza wieloma bardzo cennymi relikwiami buddyjskimi, znajduje się święty ząb Buddy. Są tu też i święte słonie, i palmy, na których liściach kapłani buddyjscy spisują święte teksty buddyjskie. Pomiędzy Kandy a Colombo leży sławny ogród botaniczny, Paradeniya, którego niezwykłą ozdobą jest aleja wspaniałych palm zasadzonych z obu jej stron w równej linii przed kilkudziesięciu laty. Dziś osiągnęły one już po kilkadziesiąt metrów wysokości, dumnie kołysząc swoimi zielonymi, jakby równo strzyżonymi czubami. Kto będzie na Cejlonie, niech nie zapomni skosztować bananów, a nigdy ich niezwykły smak i zapach nie zatrą się w pamięci. Samo Colombo, mimo wielu cech miasta zachodnio-europejskiego, tchnie egzotyką: dwukołowe wózki, zaprzężone w woły lub... ludzi, obnażeni do połowy Syngalezi o wspaniałych brązowych torsach, nago spacerujące dzieciaki, „prześcieradła" jako okrycie mężczyzn i kobiet, turbany, słonie nie „cyrkowe", przedziwne owoce i bardziej jeszcze przedziwne zapachy...

Ostatni odcinek podróży po Oceanie Indyjskim — Colombo — Singapore — urozmaica Zatoka Malacka swymi barwnymi pięknymi wysepkami o bujnej tropikalnej roślinności. Większość tych wysepek — to jakby odpryski wielkiej Sumatry, której brzegi również można dojrzeć na statku. W noc poprzedzającą wjazd do Singapore, fascynował nas przez kilka godzin niezwykły widok: w dali, w jakimś punkcie Sumatry lub jednej z jej wysepek płonęła czerwonym ogniem niby gigantyczna latarnia morska lawa wulkanu, która to podnosiła się, to opadała.

Wjazd do portu Singapore jest bardzo malowniczy: mnóstwo pięknych wysepek, wsi malajskie na wodzie, wreszcie skaliste wyspy z wykutymi w skałach fortami. Stereotypową atrakcją statków podjeżdżających do Singapore są malajscy „poławiacze" pieniądzy. Nie omieszkali ci niezwykli akrobaci wodni

zjawić się również przed naszym statkiem. Młodzi chłopcy, rośli mężczyźni i starcy Wśród nich największy poklask zyskał stary, siwy Malajczyk, który z niezrównanym spokojem pykał wielkie cygaro. Na widok monety spadającej koło jego łodzi skakał do wody, nie wyjmując cygara z ust: przekładał je palącym się końcem, zanurzał się w wodzie, a wyłaniając się przekładał znów cygaro i puszczał z niego dym, jak gdyby nic. Wyłowioną monetę rzucał do kapelusza w łodzi i sadowiąc się w niej, popychał ją lekko wiosłem i wodził uważnie oczyma za nowo spadającymi monetami. Ani on, ani jego młodsi pobratymcy nie łakomili się na byle jaką monetę; mają tak wyostrzony wzrok, że nie ruszali się nawet, gdy widzieli, że spada z pokładu jakaś małowartościowa moneta.

Singapore można z grubsza podzielić na dwie wyraźnie odcinające się swym charakterem części: na część egzotyczną, barwną, ale brudną, — to dzielnice chińska, malajska i hinduska, i na część willową — czystą, elegancką, ale zupełnie martwą i... nudną, jak Anglicy przy obiedzie w smokingach. Jedynym jej urozmaiceniem są nasi mili... krewni, małpki na wolności w ogrodzie botanicznym.



Uprawa pola ryżowego

O jednej rzeczy nie wolno zapomnieć, w przejeździe przez Singapore (uwaga reumatycy!): można tu nabyć jedyne w świecie „obrączki" ze specjalnego gatunku drzewa o niezwykłej właściwości uśmierzania bólów reumatycznych. Zakłada się je jak podwiązki lub, kto woli, jak bransoletki na ręce lub nogi.

W drodze z Marsylii do Szanghaju Singapore jest najbardziej południowym punktem, niewiele odległym od równika. Od Singapore trasa wiedzie na północ: Singapore — Saigon — Hongkong po Morzu Południowo-Chińskim, potem przez Cieśninę Formozy między lądem chińskim a Formozą — po ostatnim morzu w tej podróży, Morzu Wschodnio-Chińskim.

Na trasie Singapore — Saigon piękny jest jej końcowy odcinek, wjazd rzeką Dong-Nai-Saigon do portu Saigonu — około 90 km. Z obu stron rozległe pola ryżowe, palmy bambusy i inna wspaniała roślinność południowa, wszystko opromienione cudownym blaskiem słońca. Na rzece sampany — pływające domki rybaków annamickich, nad rzeką — osiedla na wodzie.

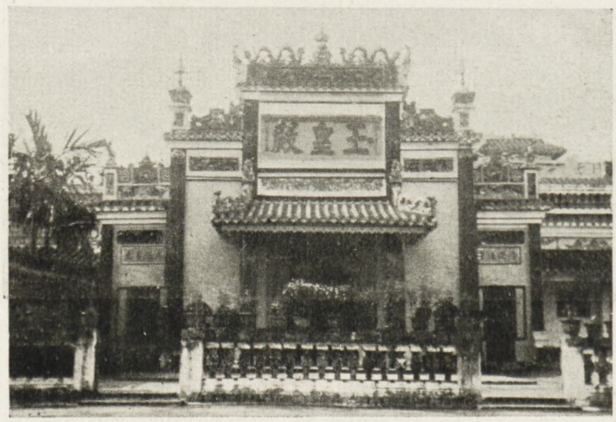
Saigon — ciche, dość czyste miasto, z wyraźnym, ale jednocześnie umiarkowanym piętnem francuskim, o kilku pięknych szerokich ulicach — alejach, rozległych bulwarach, placach, o licznych monumentalnych budynkach. Riksze, ciągnione przez bosonogich Annamitów w śpiczastych, stożkowatych kapeluszach, ich konkurenci — woły, ciągnące małe dwukołowe wozy, kobiety w spodniach mężczyźni w tradycyjnych okryciach annamickich, mało różniących się od strojów kobiecych, restauracje uliczne, owoce, o dziwnym wyglądzie i smaku, ryby i jarzyny, których ani widać w Europie, wróżbiarze chińscy, znaki chińskie na szyldach i wiele, wiele innych rzeczy świadczy aż nadto wyraźnie, że Saigon jest miastem egzotycznym, mimo cech europejskich. Zupełnie już wyraźnie azjatyckie, pur sang chińskie, jest przedmieście Saigonu, Cholon (czyt. Szolon). Kto nie ma możności jechać do Chin, a widział Cholon, może śmiało powiedzieć, że był w Chinach. Kto będzie tu, niech nie zapomni o tym, że chińska kuchnia jest doskonała, o czym z łatwością przekona się w jednej z licznych restauracji Cholonu. Tu też każdy, kto spragniony jest specjalnych sensacji, może spróbować opium. Wiadomości krajoznawcze o Saigonie byłyby niepełne, gdyby zapomnieć o kuchni annamickiej, ściślej kochinchińskiej: radzę jednak być ostrożnym i wziąć ze sobą



Główna ulica w Saigonie

buteleczkę amoniaku do cucenia się... Potrawy saigońskie, prawie wyłącznie z ryżu, są okropne.

Na drodze z Saigonu do Hongkongu — około 1700 km. — morze źli się coraz bardziej, fale zalewają pokład, robi się chłodniej. Przy zbliżaniu się do Hongkongu morze uspokaja się i niebo wypogadza. Złocą się pięknie w słońcu skaliste wysepki u wejścia do warownej wyspy brytyjskiej, leżącej naprzeciw Kowloonu, portu chińskiego na pobrzeżu chińskim, do którego przybija nasz statek. W ciągu kilku minut podjeżdżamy motorówką do portu Hongkongu. Po trochę już chłodnym powietrzu morskim żar hongkongski jest raczej przyjemny, niż męczący. Bliżej portu znajduje się europejska część miasta: wielkie hotele, magazyny, banki, ajencje okrętowe, dalej rezydencje władz brytyjskich, piękne wille prywatne; głębiej — miasto chińskie. Niektóre ulice są tak spadziste — całe miasto leży na wzgórzu — że raczej zbiega się z nich, niż schodzi. Luksusowy tramwaj górski prowadzi na szczyt wyspy — 550 m. nad



Świątynia buddyjska w Dakao pod Saigonem.

poz. m. — skąd roztacza się wspaniały widok na miasto w dole i na morze.
zapoznać z tym miastem. Ruszamy w drogę, ku ostatniemu punktowi naszej trasy — do Szanghaju, od którego dzieli nas jeszcze tylko około 1500 klm.

Płyniemy wciąż bardzo blisko pobrzeża lądu chińskiego, którego wyniosłości z łatwością dostrzegamy gołym okiem ze statku. Po przepłynięciu Cieśniny Formozy wpływamy na Morze Wschodnio-Chińskie. Patrząc na jego ciemno-szare fale i ołowiane niebo ze smutkiem wspominam wesołe wody mórz południowych i cudowny błękit rozpościerającego się nieba. Wjazd do samego Szanghaju — straszliwe ruiny Woosunku — nie usposabiają wesoło, wojna a przedsmak jej widziany od strony morza jest wstrząsający.

Statek nasz stoi ledwie cztery godziny w Hongkongu, tylko więc pobieżnie można się



II-gi Raid Krajoznawczy po Polsce Polskiego Touring Klubu

w dniu 4, 5 i 6 czerwca 1938 r.

Klasyfikacja zawodników

Lp.	Nazwisko zawodnika	Marka wozu	Ilość punktów	Ilość km. przejech.	Przyznano plakietę
1.	Siedlecki Krzysztof	B. M. W.	409,580	2280	srebrną
2.	Potworowski Jan	Chevrolet	408,848	2370	złotą
3.	Erlich Juliusz	Fiat 1100	395,650	1895	„
4.	Bronikowski Tadeusz	Tatra	394,080	2160	„
5.	Kamiński Zdzisław	Graham	392,517	2153	„
6.	Kozłowski Władysław	Fiat 1100	379,348	1852	„
7.	Lipiński Henryk	Fiat 508	374,952	1848	„
8.	Orange Stanisław	Mercedes	350.390	1962	„
9.	Leśniewski Józef	Chevrolet	344,453	1887	„
10.	Saxl Otton	Opel-Olimpia	333 544	1938	srebrną
11.	Sawicki Witold	D. K. W.	314,104	1496	„
12.	Martin Halina	Mercedes-Benz	303.208	1491	„
13.	Brodzka Irena	Fiat 1500	299,600	1641	złotą
14.	Rosenblat Mieczysław	Citroën	232,910	874	brązową
15.	Fogel Harry	Hudson	226,081	948	„
16.	Dawidowicz Władysław	Ford Eifel	220,928	731	„
17.	Skarżyński Julian Jan	Fiat 508	195,521	379	„
18.	Rozenblat Jerzy Jan	Fiat 1500	194,408	391	„
19.	Pajewska Cecylia	Tatra	189,240	353	„
20.	Windisch Ryszard	Fiat 508	160,580	319	„
21.	Brojer Fryderyk	Hillman	137,500	894	„
22.	Bergfried Karol	Opel-Olimpia	55,600	325	„

pozostali zawodnicy otrzymali również plakiety brązowe.

W klasyfikacji grupowanej, wśród zawodników pretendujących do plakiety złotej pierwsze miejsca zajęli:

1. Potworowski Jan na Chevrolet
2. Erlich Juliusz na Fiat 1100
3. Bronikowski Tadeusz na Tatrze
4. Kamiński Zdzisław na Grahamie
5. Kozłowski Władysław na Fiat 1100

wśród zawodników pretendujących do plakiety srebrnej:

1. Sawicki Witold na D. K. W.
2. Martin Halina na Mercedes-Benz

wśród zawodników pretendujących do plakiety brązowej:

1. Rozenblat Mieczysław na Citroenie
2. Dawidowicz Władysław na Ford Eiffel
3. Skarżyński Julian na Fiat 508
4. Rozenblat Jerzy na Fiat 1500

NAGRODY PRZYZNANO:

MIN. KRZYSZTOF SIEDLECKI otrzymał:

pierwszą nagrodę regulaminową—puchar srebrny
nagrodę p. Min. Ulrycha za najlepszy wynik ogólny,
nagrodę p. Wojewody Warszawskiego,

nagrodę p. Prezydenta m. st. Warszawy — obraz,
nagrodę p. Prezydenta m. Katowic,
I-szą nagrodę firmy Karpaty — czek na 150 ltr. benzyny.

POTWOROWSKI JAN otrzymał:
nagrodę regulaminową — puchar srebrny,
nagrodę p. Prezesa Rady Ministrów za najlepszy wynik krajoznawczy — złoty zegarek (odwiedził on w czasie Raidu 10 miast wojewódzkich i 47 powiatowych),
nagrodę p. Komisarza m. Gdyni — stylizowana srebrna płaskorzeźba „okręt“,
I-szą nagrodę firmy „Stomil“ — puchar srebrny,
I-szą nagrodę firmy „Auto-Service“ — zegar na samochód,
II-gą nagrodę firmy „Karpaty“ — 10 litrów oleju „Galkar-Lux“.

ERLICH JAN otrzymał:
nagrodę regulaminową — puchar srebrny,
nagrodę Wydziału Powiatowego w Nowym Sączu — zegar do samochodu,
IV-tą nagrodę firmy „Stomil“ — złocone pudło do papierosów.

KPT. BRONIKOWSKI TADEUSZ otrzymał:
nagrodę p. Wojewody śląskiego — papierośnica srebrna,
nagrodę Pana Prez. m. Poznania—miska srebrna,
V-tą nagrodę firmy „Stomil“ — zegarek srebrny,
III-cią nagrodę firmy „Karpaty“ — pięć litrów oleju „Galkar-Lux“.

LIPIŃSKI HENRYK otrzymał:
nagrodę p. Ministra Bobkowskiego za najwyższą regularność — aparat fotograficzny „Retina“,
nagrodę Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych — brąz artystyczny „Zwycięzca“,
nagrodę Komisji Sport. Polskiego Touring Klubu — zegarek srebrny na rękę.

KAMIŃSKI ZDZISŁAW otrzymał:
nagrodę firmy „Vacuum Oil Comp.“ — piękny zegar stojący, srebrny-emaliowany.

P. PAJEWSKA CECYLIA otrzymała:
nagrodę Kursów Sam. Mot. K. Prylińskiego — neseser skórzany,
nagrodę firmy „Englebert“ — neseser skórzany.

ROZENBLAT MIECZYSŁAW otrzymał:
nagrodę firmy „Moterear“,
VI-tą nagrodę firmy „Stomil“ — papierośnica srebrna,
nagrodę firmy „Daniel Landau“ — 6 blaszanek płynu do czyszczenia wozów.

SAWICKI WITOLD otrzymał:
II-gą nagrodę firmy „Stomil“ — patera srebrna.

P. MARTIN HALINA otrzymała:
III-cią nagrodę firmy „Stomil“ — duży wazon kryształowy,
nagrodę firmy „Kiltynowicz“ — piękną poduszkę jedwabną.

DAWIDOWICZ WŁADYSŁAW otrzymał:
VII-ą nagrodę firmy „Stomil“ — papierośnicę srebrną,

SKARŻYŃSKI JULIUSZ JAN otrzymał:
VIII-mą nagrodę firmy „Stomil“ — kryształ,
nagrodę Tygodnika Dekada dla najmłodszego zawodnika.

SAXL OTTON otrzymał:
nagrodę firmy „Auto-Service“ — zegar na samochód.

Poza tym pierwszych 10-ciu zawodników otrzymało od firmy Leban Trading Company: po blaszance oleju do górnego smarowania.

Ś. P. LEON KAZIŃSKI

CZŁONEK POLSKIEGO TOURING KLUBU



Dnia 8-go lipca 1938 r. zmarł wskutek odniesionych kontuzji członek Polskiego Touring Klubu ś. p. Leon Kaziński, przemysłowiec i dyrektor Kępińskich Młynów Parowych w Kępnie.

Śmierć Jego o tyle była pełna tragizmu, że, będąc w sile wieku i mając najlepsze widoki beztroskiej przyszłości, zaskoczyła go niespodziewanie w młynie motorowym jego własności w Wieruszowie. Mając zamiar zapuścić motor korbą rozrusznika został, wskutek zbyt wczesnego zapłonu, uderzony w czoło; padając na wznak, uległ rozbiciu czaszki i zmarł wskutek odniesionych ran, mimo natychmiastowej lekarskiej pomocy.

Ś. p. Leon Kaziński liczył zaledwie 26 lat, był wytrawnym automobilistą - sportowcem i śmierć jego dotknęła głębokim bólem jego matkę - wdowę, trzech braci oraz towarzyszy z P. T. K.

Cześć Jego pamięci!

Kronika krajowa i zagraniczna.



POCZĄTEK KRYZYSU W PRZEMYŚLE SAMOCHODOWYM W STANACH.

W dobie intensywnego rozwoju motoryzacji na świecie, wykładnikiem pomyślności gospodarczej, jest stan produkcji światowej samochodów. Klasyczne już powiedzenie jednego z czołowych ekonomistów amerykańskich: Rogera W. Bakson'a, który swego czasu przepowiedział okres kryzysu i depresji gospodarczej, że „jeśli auto idzie, wszystko idzie" zdaje się nie ulegać wątpliwości.

Ostatnio Prezes General Motors p. Alfred P. Sloan oświadczył prasie amerykańskiej, że przemysł samochodowy w Stanach przechodzi ostry kryzys. Jak wiadomo Stany zajmują w produkcji samochodów na świecie pierwsze miejsce, produkując około 74% całej światowej produkcji wozów. Obiawy tego kryzysu występują wyraźnie. Oto kilka cyfr:

Ilość wozów wyprodukowanych w Stanach w 1938 roku w miesiącach:		W tych samych miesącach w 1937 r.	Spadek produkcji
Styczeń	228,000	399,000	43%
Luty	202,000	383,000	47,3%
Marzec	238,000	519,000	54%
Kwiecień	240,000	553,000	56%

Łącznie ze spadkiem produkcji idzie spadek kursu akcji przemysłu samochodowego. Akcje General Motors stoją obecnie 30 dol., rok temu stały 70 dol., akcje „Chrysler" stoją — 40 dol., rok temu osiągnęły kurs 135 dol.

Kryzys przemysłu samochodowego wpływa naturalnie i na inne gałęzie przemysłu, a przede wszystkim na produkcję stali. Stalownie amerykańskie wyprodukowały w kwietniu r. b. tylko 1.923.000 ton stali, gdy w roku 1937 produkcja ich wynosiła (w kwietniu) — 5,000,000 ton.

Produkcja stali w Stanach:

	w 1938 roku	w 1937 roku
Styczeń	1.732.764 ton	4.718.436 ton
Luty	1.708.726 „	4.414.699 „
Marzec	2.012.406 „	5.218.326 „
Kwiecień	1.923.166 „	5.070.867 „

Wielkie przedsiębiorstwa samochodowe w Stanach obniżyły zarobki robotników i przeprowadziły redukcję pracy. P. A. P. Sloan uważa, że kryzys w produkcji samochodów w Stanach wzrośnie na jesieni r. b. i mniema, że są to obiawy rozpoczynającego się kryzysu powszechnego.

Sprzedaż wozów również wydatnie się zmniejszyła tak na rynku amerykańskim, jak i w eksporcie ze Stanów. Przez pierwsze pięć miesięcy roku bieżącego sprzedano wozów dla klijenteli amerykańskiej — 422,049, gdy w tym samym czasie w roku ubiegłym — 717,360 wozów. Eksport wozów amerykańskich wynosił w tym samym okresie 1938 r. — 612,034 wozów, gdy w roku zeszłym w tym samym czasie — 894,231.

Wysunięte przez prezesa General Motors prognozy są niezmiernie ciekawe. Może wchodzimy w okres nowej depresji; czy tak jest, przyszłość okaże.

KRONIKA KLUBOWA

NOWY WICE-PREZES POLSKIEGO TOURING KLUBU.



Pan Wice-Minister Rolnictwa Michał Wierusz-Kowalski został wybrany na ostanim posiedzeniu Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu na Wice-Prezesa Zarządu Głównego P. T. K. W ten sposób ostatecznie ukonstytuowane Prezydium Polskiego Touring Klubu składa się:

Prezes: Wice-Minister F. Świtalski

Wice-Prezesi: Wice-Minister Michał Wierusz-Kowalski, Dyr. Stanisław Reszczyński, inż. Aleksander Kleiber.

Skarbnik: Bohdan Rychter

Sekretarz Generalny: Józef Michalikowski.

ZJAZD GWIAŹDZISTY DO LUKSEMBURGA

Z okazji 40-letniego jubileuszu Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.) Luksemburski Touring Klub organizuje pod protektoratem I. K. W. Wielkiej Księżnej i Wielkiego Księcia oraz Rządu Luksemburskiego, samochodowy Zjazd Gwiaździsty do Luksemburga.

Regulamin Zjazdu przewiduje odrębną klasyfikację zawodników krajowych i odrębną zagranicznych. Uczestnicy z innych państw mogą wyjechać w dowolnej dacie i dojechać do Luksemburga, albo wprost z miejsca zamieszkania, albo drogą dłuższą, pobierając w drodze poświadczenie przejazdu w większych miastach w Touring Klubach odnośnych państw. Meta Zjazdu otwarta będzie w Luksemburgu przy Kasynie Obywatelskim (Liebfrauenstrasse 41) w sobotę dnia 20 sierpnia 1938 r. od godz. 8-ej do 19-ej i w niedzielę dnia 21 sierpnia 1938 r. od godz. 8-ej do 10-ej.

Klasyfikacja dokonana będzie odpowiednio do odległości, przy czym brana będzie pod uwagę droga najkrótsza pomiędzy punktami przejazdowymi. Dla uczestników raidu przewidziane są liczne nagrody.

Zgłoszenie udziału w Zjeździe przesyłać należy pod adresem: Touring Clug Luxembourgeois, Luksemburg, Coin Grand Rue — Porte Neuve 2.

W zgłoszeniu podać należy następujące dane: nazwisko i imię, miejsce i kraj zamieszkania, przy-

należność klubową, markę i typ samochodu oraz projektowaną datę i miejsce startu. Szanse zawodników z Polski są bardzo duże.

Na Zjazd ten wyjeżdża Delegacja Polskiego Touring Klubu w osobach Prezesa Zarządu Głównego p. min. Ferdynanda Świtalskiego oraz Wiceprezesa p. Stanisława Reszczyńskiego.

Udział w Zjeździe Gwiaździstym zgłosił już znany z zajęcia szeregu czołowych miejsc w imprezach Polskiego Touring Klubu p. kpt. Tadeusz Bronikowski.

ZJAZD NA POLOWANIE NA KACZKI.

Delegatura P. T. Klubu w Białymstoku zawiadamia, że w niedzielę dnia 31 lipca 1938 roku urządza polowanie na kaczki na stawach majątku Wola, k. Łunny, powiatu Grodzieńskiego; dojazd myśliwych wyłącznie samochodami przez Białystok, Grodno, Skidel, Łunnę do maj. Wola; wpisowe za udział w polowaniu łącznie z opłatami za naganką, łódki, wspólne posiłki, ew. nocleg etc. wynosi po Zł. 10.— od osoby; połowa zabitej i podniesionej zwierzyny stanowi własność myśliwego; przewidziane są plakiety pamiątkowe dla myśliwych i kierowców w cenie Zł. 9.— za sztukę; punktacja obliczona będzie według norm II Raidu Krajoznawczego P. T. Klubu; za sztukę zabitej i podniesionej zwierzyny po jednym punkcie. Początek polowania o godz. 8-ej; ze względu na ograniczoną ilość miejsc uprasza się o wczesne zgłaszanie udziału. Zgłoszenie kierować: delegat P. T. Klubu, inż. Karol Bergfried, Białystok, skrz. poczt. 37.

Z WALNEGO ZGROMADZENIA SEKCJI SAMOCHODOWEJ POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Walne Zgromadzenie Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu, pod przewodnictwem p. Red. St. Misiakowskiego przeprowadziło szczegółową dyskusję nad pracami Sekcji, w zakresie dalszego rozwoju intensywnej propagandy motoryzacji w Polsce. Po wysłuchaniu treściwego sprawozdania Prezydium Sekcji — Walne Zgromadzenie udzieliło Zarządowi absolutorium i dokonało wyboru Zarządu. Na przewodniczącego Sekcji powołano ponownie p. Bohdana Rychtera, do Zarządu weszli: pp. J. Dodacki, Fulde, Gorzelański, A. Grochowski, Kamiński, Marek, kpt. Pajewski, wiceminister K. Siedlecki, A. Wygard i przedstawiciel Batalionu Pancernego.

PREZES FRANCUSKIEGO TOURING KLUBU O WIZYCIE POLSKIEGO TOURING KLUBU WE FRANCJI.

W numerze czerwcowym oficjalnego organu Francuskiego Touring Club'u ogłoszone zostało przemówienie p. M. Edmonda Chaix'a, Prezesa tego Klubu, wygłoszone w Paryżu na dorocznym Walnym Zgromadzeniu Członków naszej bratniej organizacji liczącej około 275.936 członków, t.j. o 34.764 więcej niż w roku poprzednim.

W przemówieniu swym Prezes Chaix wspomniał o zeszłorocznej wycieczce samochodowej do Paryża członków Polskiego Touring Klubu, podkreślając m. in., że:

„Wystawa w r. 1937 dała nam piękną okazję gościć w Paryżu delegację dwuch zaprzyjaźnionych z nami towarzystw; pierwsza grupa to reprezentacja członków Touring Club'u Luxemburskiego, która przybyła z rewizytą, jako rewanż za złożoną temu Klubowi przez nas wizytę w roku 1935, druga zaś — Polskiego Touring Klubu, którą z prawdziwą przyjemnością mieliśmy zaszczyt gościć w naszym Klubie i w naszej stolicy".

POCHWAŁA POLICJI.

P. Henryk Engel członek Polskiego Touring Klubu przeszedł ciężką katastrofę samochodową w której poranionych zostało 4 osoby w tym 2 ciężko.

Jedynie szybka, energiczna i sprawna pomoc policji zapobiegła tragicznym skutkom katastrofy. Oto co pisze p. Engel:

„Dnia 21 maja r. b. na szosie pod Kielcami, pragnąc wyminąć przebiegającą przez drogę dziewczynkę, wjechałem do rowu, a z rowu wpadłem na słup rozbijając auto. Rezultat: dziewczynka uderzona drzwiczkami wozu upadła na asfalt potłuczona, ja, szofer i przyjaciel mój p. P. Issarow zostaliśmy ranni, przyczym p. Issarow b. ciężko. Byliśmy bezradni — jednak, nie wiem skąd, zjawiła się policja, która w sposób niezwykle energiczny i sprawny zaopiekowała się nami, odstawiając ciężko rannego p. P. Issarowa samolotem do Warszawy, a nas do szpitala do Kielc.

Samolot przygotował w rekordowo szybkim czasie Komendant Szkoły Pilotów w Hasłowie k.Kielc. — Dzięki natychmiastowej pomocy zorganizowanej przez policję województwa kieleckiego ciężko ranny Issarow został uratowany, a my znaleźliśmy skuteczną pomoc w Kielcach.

Pragnę za pośrednictwem organizacji do której należę, złożyć serdeczne podziękowanie policji państwowej i p. Komendantowi Szkoły Pilotów.

Jednocześnie składam zł. 10 na sieroty po poległych policjantach, wierząc, że koledzy klubowi moją inicjatywę poprą".

Z delegatury P. T. K. w Starachowicach, komunikuje nam, że dzięki zabiegom del. p. inż Leona Gontowtta, pismo „As" w Wierzbniku przyznało członkom P. T. Klubu 30 procent zniżki od ceny normalnej biletu.



ZAT
TUDOR
ZAT
TUDOR

CENY OGŁOSZEŃ:

1/1 strona okładki	350 zł.
1/1 strona ogłoszeń	300 zł.
1/2 strony ogłoszeń	175 zł.
1/4 strony ogłoszeń	90 zł.
1/8 strony ogłoszeń	50 zł.

Ogłoszenia pism zagranicznych i tabelarycznie 20% drożej. Za zastrzeżenie miejsca — 25% drożej.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2.